



Id. document: SZZ4 4tSk 9fFL Z4NM sbcZ oEgH XQU=
CÓPIA INFORMATIVA (NO VERIFICABLE EN SEU ELECTRÒNICA)

Proyecto de la Zona de Bajas Emisiones de la ciudad de València



València, diciembre 2024



Plan de Recuperación,
Transformación
y Resiliencia



Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
CAP SERVICI - SERV. DE MOBILITAT	RUTH LOPEZ MONTESINOS	26/12/2024	ACCV RSA1 PROFESIONAL ES	36610554452519199253 59470902420815387227 15408608

**EQUIPO REDACTOR**Por el Ayuntamiento de Valencia

D ^a . Elena Ayllón Badía	Ingeniera de Caminos, Canales y Puertos Directora General de Movilidad Ayuntamiento de València
D ^a . Ruth López Montesinos	Ingeniera de Caminos, Canales y Puertos Jefa del servicio de Movilidad Ayuntamiento de València
D ^a . M ^a Desamparados Coret Gorgonio	Licenciada en Derecho Jefa de la sección Administrativa del servicio de Movilidad Ayuntamiento de València
D. Vicente Lázaro Joares	Ingeniero Industrial Sección de Regulación de la Circulación del servicio de Movilidad Ayuntamiento de València
D. Jesús Sánchez Company	Ingeniero técnico industrial Jefe de la sección de Regulación de la Circulación del servicio de Movilidad Ayuntamiento de València
D. Adrián Vicente Paños	Graduado en Gestión y Administración Pública Técnico de Proyectos Europeos del Ayuntamiento de València

Por la U.T.E. INGENIERÍA ZBE VALENCIA (APPLUS-GECIVAL)

D. Iván Guilló Peral	Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos
D. Vicente Benlloch Rodríguez	Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos
D. Carlos González Ivars	Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos



Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
CAP SERVICI - SERV. DE MOBILITAT	RUTH LOPEZ MONTESINOS	26/12/2024	ACCV RSA1 PROFESIONAL ES	36610554452519199253 59470902420815387227 15408608



Contenido

1. ANTECEDENTES	9
2. OBJETO Y ALCANCE DEL DOCUMENTO	9
3. DELIMITACIÓN DEL PERÍMETRO DE LA ZBE	10
3.1. DELIMITACIÓN Y DESCRIPCIÓN DE LA ZONA	11
3.2. CALIDAD DEL AIRE DE LA ZONA	12
3.2.1. ESTACIONES DE MEDICIÓN DE LA CALIDAD DEL AIRE	12
3.2.2. SÍNTESIS DE RESULTADOS DE LAS MEDICIONES	15
4. INFORMACIÓN GENERAL	15
4.1. ZONIFICACIÓN.....	15
4.2. SUPERFICIE CONTAMINADA Y POBLACIÓN EXPUESTA.....	17
4.3. AUTORIDADES Y UNIDADES RESPONSABLES	18
5. COHERENCIA DEL PROYECTO CON EL RESTO DE INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN.....	20
5.1. PLANIFICACIÓN A NIVEL EUROPEO.....	20
5.1.1. Directiva 2008/50/CE sobre calidad del aire	20
5.1.2. Directiva (UE) 2016/2284 sobre reducción de las emisiones atmosféricas....	21
5.1.3. Agenda 2030	21
5.2. PLANIFICACIÓN A NIVEL ESTATAL.....	21
5.2.1. Plan de Acción de la Agenda Urbana Española.....	21
5.2.2. Plan Nacional de Adaptación al Cambio Climático (PNACC) – 2021-2030.....	22
5.2.3. Estrategia Española de Movilidad Sostenible (EEMS).....	22
5.2.4. Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030.....	22
5.2.5. Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda (PITVI) 2012 – 2024.....	23
5.2.6. Estrategia Estatal por la Bicicleta.....	23
5.3. PLANIFICACIÓN A NIVEL DE LA COMUNITAT VALENCIANA	23
5.3.1. Ley de ordenación del territorio, urbanismo y paisaje (LOTUP).....	24
5.3.2. Ley 6/2011, de 1 de abril, de Movilidad de la Comunitat Valenciana	24
5.3.3. Ley 6/2022, de 5 de diciembre, del Cambio Climático y la Transición Ecológica de la Comunitat Valenciana.	25
5.4. PLANIFICACIÓN A NIVEL LOCAL	25
5.4.1. Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS).....	25
5.4.2. Plan Básico de Movilidad del Área Metropolitana de València.....	26
5.4.3. Estrategia Urbana València 2030.....	28
5.4.4. Plan de Acción para el Clima y la Energía Sostenible de la ciudad de València	29
5.4.5. Plan General de Ordenación Urbana (PGOU)	29
5.4.6. Plan de mejora de la calidad del aire de la aglomeración ES1016: L’Horta y área metropolitana.	30
5.4.7. Plan Especial de Protección de Ciutat Vella (PEP – Ciutat Vella)	30
5.4.8. Plan Director de Seguridad Vial	31
5.4.9. Plan Director de la Bicicleta de València.....	31
6. NATURALEZA Y EVALUACIÓN DE LA CONTAMINACIÓN	32
6.1. CONTAMINANTES Y OBJETIVOS DE CALIDAD DEL AIRE	33
6.2. MEDICIONES.....	34



Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
CAP SERVICI - SERV. DE MOBILITAT	RUTH LOPEZ MONTESINOS	26/12/2024	ACCV RSA1 PROFESIONAL ES	36610554452519199253 59470902420815387227 15408608



6.3. ANÁLISIS DE LOS RESULTADOS	37
7. ORIGEN DE LA CONTAMINACIÓN	38
7.1. ORIGEN POR SECTORES.....	38
7.1.1. Tráfico rodado.....	39
7.1.2. Residencial – Comercial – Institucional (combustión de combustibles fósiles) 39	
7.1.3. Residencial – Comercial – Institucional (combustión de biomasa)	40
7.1.4. Agricultura (combustión de fuentes estacionarias y móviles).....	40
7.1.5. Actividades Portuarias	41
7.1.6. Industria	41
7.1.7. Emisiones difusas de COVNM domiciliarias.....	42
7.1.8. Emisiones difusas de COVNM en estaciones de servicio (EE.SS.).....	42
7.2. CONTRIBUCIONES DE LOS DIFERENTES SECTORES A LA CONTAMINACIÓN.....	43
7.3. ANÁLISIS DEL PARQUE CIRCULANTE	45
8. OBJETIVOS CUANTIFICABLES.....	47
8.1. MEJORA DE LA CALIDAD DEL AIRE	47
8.1.1. Objetivos escenarios parciales.....	48
8.1.2. Objetivo escenario 2030	49
8.2. OBJETIVOS DE MITIGACIÓN DEL CAMBIO CLIMÁTICO	50
8.2.1. IMPULSO DEL CAMBIO MODAL HACIA MODOS DE TRANSPORTE MÁS SOSTENIBLES	50
8.2.2. MEJORA DE LA ACCESIBILIDAD	53
8.2.3. FOMENTO DE LA ELECTROMOVILIDAD.....	54
8.2.4. PROMOCIÓN DE LA SOSTENIBILIDAD EN LA DISTRIBUCIÓN URBANA DE MERCANCÍAS (DUM)	54
8.2.5. MEJORA DE LA SEGURIDAD VIAL	55
9. MEDIDAS DE MEJORA DE LA CALIDAD DEL AIRE Y MITIGACIÓN DE CAMBIO CLIMÁTICO	56
9.1. MEDIDAS PROPUESTAS.....	56
9.1.1. Aplicación de la zona de bajas emisiones <i>València ZBE</i>	57
9.1.2. Promoción de la movilidad peatonal	82
9.1.3. Remodelación de la red de la EMT	82
9.1.4. Mejora de la velocidad comercial de EMT.....	83
9.1.5. Ampliación y mejora de la red ciclista	84
9.1.6. Medidas de Accesibilidad universal	84
9.1.7. Renovación y electrificación de la flota EMT.....	85
9.1.8. Otras medidas para el fomento de la electromovilidad	85
9.1.9. Medidas de fomento de la Logística sostenible.....	85
9.1.10. Medidas para mejorar la seguridad vial	86
9.2. CALENDARIO DE MEDIDAS PROPUESTAS	87
10.SISTEMA DE CONTROL DE ACCESOS, CIRCULACIÓN Y ESTACIONAMIENTO EN LA ZBE	87
10.1.CONTROL DE ACCESO Y CIRCULACIÓN	87
10.2.CONTROL DE ESTACIONAMIENTO	90
11.ANÁLISIS JURÍDICO DE LA NATURALEZA DE LA ZBE	93
11.1.OPORTUNIDAD DE LA PROPUESTA DE CREACIÓN DE LA ZBE.....	93



Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
CAP SERVICI - SERV. DE MOBILITAT	RUTH LOPEZ MONTESINOS	26/12/2024	ACCV RSA1 PROFESIONAL ES	36610554452519199253 59470902420815387227 15408608



11.1.1. MOTIVACIÓN DE LA NORMA	93
11.1.2. FINES DE INTERÉS GENERAL QUE JUSTIFICAN LA NORMA	93
11.1.3. OBJETIVOS QUE SE PERSIGUEN	94
11.2. DERECHOS Y OBLIGACIONES.....	94
11.3. ÁMBITO COMPETENCIAL	94
11.4. POTESTADES ADMINISTRATIVAS	95
11.5. TRAMITACIÓN DEL PROYECTO ZBE.....	96
12. MEMORIA ECONÓMICA.....	96
12.1. ANÁLISIS DEL IMPACTO EN EL PRESUPUESTO MUNICIPAL.....	96
12.1.1. CONSIDERACIONES PREVIAS.....	96
12.1.2. PREMISAS DE CÁLCULO.....	98
12.1.3. ESTIMACIÓN DE IMPACTO EN LOS GASTOS.....	99
12.1.4. ESTIMACIÓN DE IMPACTO EN LOS INGRESOS	100
12.1.5. IMPACTO ESTIMADO GLOBAL EN EL PRESUPUESTO MUNICIPAL.....	102
12.2. ANÁLISIS DEL IMPACTO EN LA COMPETENCIA Y EL MERCADO	103
12.2.1. Análisis	103
12.2.2. Tabla de Impacto	104
12.2.3. Conclusión.....	105
12.3. ANÁLISIS DEL IMPACTO EN LOS GRUPOS SOCIALES MÁS VULNERABLES.....	105
13. ANÁLISIS DE IMPACTO SOCIAL, SALUD, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD.....	106
13.1. IMPACTO EN LA SALUD	106
13.2. IMPACTO EN EL MEDIO AMBIENTE	107
13.3. IMPACTO SOBRE LA MOVILIDAD	107
13.4. IMPACTO SOCIAL	107
14. IMPACTO DE GÉNERO	110
14.1. Definición de la propuesta	110
14.2. Análisis de la pertinencia de género	111
14.3. Diagnóstico del contexto con perspectiva feminista.....	111
14.3.1. Diferencias sociodemográficas	111
14.3.2. Desigualdades generales entre mujeres y hombres.....	112
14.3.3. Diferencias generales en la movilidad de mujeres y hombres	113
14.3.4. Diferencias en el uso de vehículos de tracción motora	115
14.4. Valoración del impacto de género de la propuesta.....	116
14.5. Conclusiones	116
15. PROCEDIMIENTO PARA EL SEGUIMIENTO Y LA REVISIÓN DE LA ZBE	117
15.1. INDICADORES DE SEGUIMIENTO, PERIODICIDAD DEL CONTROL Y PUBLICACIÓN DE LA INFORMACIÓN	117
15.1.1. Indicadores de Calidad del Aire Asociados al Tráfico Rodado	118
15.1.2. Indicadores de Cambio Climático y Movilidad Sostenible	118
15.2. PROCEDIMIENTO DE REVISIÓN DE LAS MEDIDAS.....	126
16. PLAN DE COMUNICACIONES.....	127



Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
CAP SERVICI - SERV. DE MOBILITAT	RUTH LOPEZ MONTESINOS	26/12/2024	ACCV RSA1 PROFESIONAL ES	36610554452519199253 59470902420815387227 15408608

**ÍNDICE DE GRÁFICOS:**

Gráfico 1. pirámide poblacional de València en 2024.....	17
Gráfico 2. resultados encuesta de ciccp.....	28
Gráfico 3. resultados encuesta de colegio de arquitectura	28
Gráfico 4. evoluciones de los gases no2, pm10 y pm2.5	38
Gráfico 5. Contribución de los sectores a la emisión de NOx	44
Gráfico 6. Contribución de los sectores a la emisión de PM10.....	44
Gráfico 7. Contribución de los sectores a la emisión de PM2.5.....	44
Gráfico 8. objetivos y medidas propuestas	57
Gráfico 9. media de evolución horaria de concentración de gases contaminantes en valència durante 2024. estación valència centro.....	66
Gráfico 10. planos de situación de partida vs reducción por zbe para las distintas emisiones..	76
Gráfico 11. mapas de dispersión referidos a las reducciones porcentuales estimadas en inmisión en el escenario 2030.....	81
Gráfico 12. esquema general de la operativa	89
Gráfico 13. tipologías de estacionamiento regulado	90
Gráfico 15. distribución de la población por sexo y edad	108
Gráfico 16. media de niveles sonoros vs antigüedad de vehículos inspeccionados.....	109
Gráfico 17. porcentaje de hombres y mujeres en valència	112
Gráfico 18. personas con carnet de conducir en la cv	112
Gráfico 19 personas con carnet de conducir en valència	113
Gráfico 20. distribución horaria de los viajes por sexo	113
Gráfico 21. viajes por persona según ocupación y género (población encuestada).....	114
Gráfico 22. viajes por persona según ocupación y género (población móvil)	114
Gráfico 23. motivos de desplazamiento según género.....	115
Gráfico 24. motivos de desplazamiento según género.....	115
Gráfico 25. reparto modal de desplazamiento según género	115

Id. document: SZZ4 4tSk 9fFL Z4NM sbcZ oEgH XQU=

CÓPIA INFORMATIVA (NO VERIFICABLE EN SEU ELECTRÒNICA)



**Plan de Recuperación,
Transformación
y Resiliencia**



**Financiado por
la Unión Europea**
NextGenerationEU



**AJUNTAMENT
DE VALÈNCIA**



NEXT GENERATION EU
VALÈNCIA

Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
CAP SERVICI - SERV. DE MOBILITAT	RUTH LOPEZ MONTESINOS	26/12/2024	ACCV RSA1 PROFESIONAL ES	36610554452519199253 59470902420815387227 15408608



ÍNDICE DE ILUSTRACIONES:

Ilustración 1. Delimitación de los ámbitos de la valència zbe 11
 Ilustración 2. ubicaciones de las estaciones de medición de calidad del aire 13
 Ilustración 3. zonificación de la ciudad de València..... 16
 Ilustración 4. aglomeración ES1016 l'horta 32
 Ilustración 5. contribución tráfico rodado 39
 Ilustración 6. contribución residencial-comercial-institucional (combustión de combustibles fósiles)..... 40
 Ilustración 7. contribución residencial-comercial-institucional (combustión de biomasa). 40
 Ilustración 8. contribución agricultura 41
 Ilustración 9. contribución actividades portuarias..... 41
 Ilustración 10. contribución industria 42
 Ilustración 11. contribuciones difusas de covnm domiciliarias 42
 Ilustración 12. emisiones difusas de covnm en ee.ss. 43
 Ilustración 13. planta general de localización de puntos de control y pmv 88
 Ilustración 14. áreas de estacionamiento regulado..... 91

Id. document: SZZ4 4tSk 9fFL Z4NM sbcZ oEgH XQU=
 CÒPIA INFORMATIVA (NO VERIFICABLE EN SEU ELECTRÒNICA)



**Plan de Recuperación,
 Transformación
 y Resiliencia**



**Financiado por
 la Unión Europea**
 NextGenerationEU



**AJUNTAMENT
 DE VALÈNCIA**



NEXT GENERATION EU
 VALÈNCIA

Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
CAP SERVICI - SERV. DE MOBILITAT	RUTH LOPEZ MONTESINOS	26/12/2024	ACCV RSA1 PROFESIONAL ES	36610554452519199253 59470902420815387227 15408608



ÍNDICE DE TABLAS:

Tabla 1. características de las estaciones de calidad del aire	14
Tabla 2. empadronamiento de València según distritos en 2024.....	18
Tabla 4. municipios de la aglomeración ES1016 l'horta.....	33
Tabla 5. límites de la calidad del aire según Real Decreto 102/2011	34
Tabla 6. valores de calidad del aire recomendados por la oms	34
Tabla 7. mediciones no2 (2023)	35
Tabla 8. mediciones pm10 sin descuento (2023).....	35
Tabla 9. mediciones pm10 con descuento (2023)	36
Tabla 10. mediciones pm2.5 (2023).....	36
Tabla 11. porcentaje de días con influencia de polvo africano 2018-2022	37
Tabla 12. emisiones de no2 según clasificación ambiental.....	45
Tabla 13. Distintivos Ambientales vs Tipol. Constructivas. Nº pasos registrados en Avda. Cid..	45
Tabla 14. Distintivos Ambientales vs Tipol. Constructivas. Nº pasos registrados en Avda. Cid..	46
Tabla 15. Valores objetivo de concentraciones en inmisión en las estaciones de medida tras aplicar las reducciones predichas por el modelo en el escenario de simulación 2026	48
Tabla 16. Valores objetivo de concentraciones en inmisión en las estaciones de medida tras aplicar las reducciones predichas por el modelo en el escenario de simulación 2027	49
Tabla 17. Valores objetivo de concentraciones en inmisión en las estaciones de medida tras aplicar las reducciones predichas por el modelo en el escenario de simulación 2028	49
Tabla 18. Valores objetivo de concentraciones en inmisión en las estaciones de medida tras aplicar las reducciones predichas por el modelo en el escenario de simulación 2030	50
Tabla 19. evolución 2013-2022 del autobús en el área metropolitana de valència	52
Tabla 20. características del transporte público en valència	53
Tabla 21. índice de motorización (vehículos/1.000 habitantes). año 2021	53
Tabla 22. reducción relativa de emisiones.....	62
Tabla 23. concentraciones de emisiones en el escenario 2030	64
Tabla 24. alternativas analizadas	73
Tabla 25. reducción relativa de emisiones de circulación por la implantación de la zbe.....	75
Tabla 26. reducción absoluta de emisiones por la implantación de la zbe.....	75
Tabla 27. Estimación de concentraciones en inmisión en las estaciones de medida tras aplicar las reducciones predichas por el modelo en el escenario de simulación zbe.....	75
Tabla 28. variaciones de emisiones de tráfico en 2030	77
Tabla 29. estadísticos de los valores de calidad del aire observados del año 2022 en las estaciones de medida.....	78
Tabla 30. estimación de concentraciones en inmisión en las estaciones de medida tras aplicar las reducciones predichas por el modelo en el escenario de simulación 2030	78
Tabla 31. calendario de implantación de las medidas propuestas	87
Tabla 32. horarios de estacionamiento regulado por distritos.....	92
Tabla 33. impactos en los gastos.....	100
Tabla 34. impacto en los gastos según ejercicio	100
Tabla 35. impacto en los ingresos según ejercicio	101
Tabla 36. parque censado por etiqueta ambiental	101
Tabla 37. variación de ingresos por implantación de la zbe	102
Tabla 38. impacto total estimado por la implantación de la zbe	102
Tabla 39. afectados, impactos y grados de los impactos en el análisis del impacto en la competencia y el mercado	104
Tabla 40. ahorros y costes para la ciudadanía con la implementación de la zbe	106
Tabla 41. distribución de la población según origen y rango de edad.....	109
Tabla 42. indicadores de calidad del aire	118



Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
CAP SERVICI - SERV. DE MOBILITAT	RUTH LOPEZ MONTESINOS	26/12/2024	ACCV RSA1 PROFESIONAL ES	36610554452519199253 59470902420815387227 15408608



Tabla 43. indicadores de cambio climático y movilidad sostenible 126

Id. document: SZZ4 4tSk 9fFL Z4NM sbcZ oEgH XQU=
CÓPIA INFORMATIVA (NO VERIFICABLE EN SEU ELECTRÒNICA)



Plan de Recuperación,
Transformación
y Resiliencia



Financiado por
la Unión Europea
NextGenerationEU



Signat electrònicament per:

Table with 5 columns: Antefirma, Nom, Data, Emissor cert, Núm. sèrie cert. Row 1: CAP SERVICI - SERV. DE MOBILITAT, RUTH LOPEZ MONTESINOS, 26/12/2024, ACCV RSA1 PROFESIONAL ES, 36610554452519199253 59470902420815387227 15408608



1. ANTECEDENTES

La Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética incluye en el artículo 14.3 la figura de las zonas de bajas emisiones (abreviadamente ZBE) definiéndola como “el ámbito delimitado por una Administración pública, en ejercicio de sus competencias, dentro de su territorio, de carácter continuo, y en el que se aplican restricciones de acceso, circulación y estacionamiento de vehículos para mejorar la calidad del aire y mitigar las emisiones de gases de efecto invernadero, conforme a la clasificación de los vehículos por su nivel de emisiones de acuerdo con lo establecido en el Reglamento General de Vehículos vigente”. Adicionalmente la Ley 7/2021 establece la imposición, a los municipios de más de 50.000, de que establezcan las citadas zonas de bajas emisiones en sus territorios.

Posteriormente el Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones fijó unos contenidos mínimos de las ZBE que implanten los municipios a tenor de la obligación derivada del artículo 14.3 de la Ley 7/2021.

Por otro lado, el Ayuntamiento de València aprobó definitivamente el 25 de abril de 2019 la vigente Ordenanza de Movilidad, la cual establece entre sus criterios básicos relativos a la movilidad aquellos que generen los menores impactos ambientales para garantizar la seguridad y la salud de las personas, la mejora de la calidad del aire y la protección del medio ambiente.

La Ordenanza de Movilidad estableció la figura de las Áreas de Prioridad Residencial (abreviadamente APR), definiendo esas zonas como los espacios donde se aplican medidas de restricción de acceso, circulación y estacionamiento de vehículos a los no residentes para preservar el uso sostenible de las vías comprendidas en ellos, y disminuir los niveles de contaminación acústica y atmosférica de dichos espacios, pero garantizándose el necesario acceso a estos ámbitos de vehículos de suministro y servicios.

Basándose en dicho concepto, por acuerdo de la Junta de Gobierno Local de fecha 27 de noviembre de 2020 se aprobó la creación de un Área de Prioridad Residencial denominada “Ciutat Vella Nord” dando lugar así a la primera área con control automático de accesos de la ciudad. Con posterioridad, y a la vista de la definición de las zonas de bajas emisiones fijada en la Ley 7/2021, la Junta de Gobierno Local en sesión de 15 de diciembre de 2023, vino a considerar, dada la coincidencia de objetivos entre el APR “Ciutat Vella Nord” y los previstos para las ZBEs, que dicha APR podía ser considerada como una zona de bajas emisiones de carácter temporal y transitorio hasta la aprobación por parte del Ayuntamiento de la Ordenanza correspondiente para la creación de una ZBE que cumpla con los requisitos del Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones.

2. OBJETO Y ALCANCE DEL DOCUMENTO

Con la entrada en vigor del Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones ha surgido la necesidad a las entidades locales que implanten ZBEs de redactar un Proyecto de zona de bajas emisiones con los requisitos y contenido mínimo establecido en dicho Real Decreto.

Adicionalmente las ZBEs existentes previas a la entrada en vigor del Real Decreto, cuentan con un plazo de 18 meses para adaptarse a la citada norma. Por tanto, y según lo dicho al citar los antecedentes del Proyecto, la ciudad de València ya cuenta con una ZBE de carácter transitorio y temporal hasta la aprobación de una Ordenanza que regule la ZBE y cumpla los requisitos del Real Decreto 1052/2022.

Por otra parte, el artículo 4.2 del Real Decreto establece que la superficie de la ZBE que se implante debe ser adecuada y suficiente para el cumplimiento de los objetivos fijados y proporcional a los mismos. A ello hay que añadir que València ha recibido fondos europeos



Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
CAP SERVICI - SERV. DE MOBILITAT	RUTH LOPEZ MONTESINOS	26/12/2024	ACCV RSA1 PROFESIONAL ES	36610554452519199253 59470902420815387227 15408608



vinculados a la implantación de la ZBE en toda la ciudad. A la vista de lo anterior, y según se detallará en los apartados siguientes, el presente Proyecto propone la implantación de una ZBE de nueva creación, denominada *València ZBE*, cuyo ámbito abarca gran parte del núcleo urbano de València y queda delimitada por las rondas Norte y Sur, junto con las calles Serrería y otras vías que definen su perímetro por el noroeste

Con todo ello y vistas las exigencias del Real Decreto 1052/2022 el presente Proyecto regulador de la Zona de Bajas Emisiones de la ciudad de València se redacta con el propósito de alcanzar los siguientes objetivos:

- Definir con detalle el ámbito geográfico de la ZBE que se propone implantar en el municipio.
- Realizar una evaluación pormenorizada del estado actual de la contaminación atmosférica en la ciudad. Se detallará las concentraciones de contaminantes registradas y se analizarán las fuentes u orígenes de dicha contaminación.
- Fijar los objetivos cuantificables de mejora de la calidad del aire, así como de cambio climático que se proponen alcanzar y el calendario correspondiente.
- Definir y justificar las medidas propuestas para alcanzar los objetivos anteriores, realizando:
 - Análisis de alternativas
 - Justificación de las medidas propuestas con especial hincapié en el ámbito geográfico y las restricciones
 - Estimación del resultado esperado en la mejora de la calidad del aire
- Fijar un procedimiento para el seguimiento y revisión de los resultados de las medidas implantadas.
- Realizar un análisis jurídico del instrumento normativo propuesto.
- Realizar un análisis de impacto derivado del establecimiento de las medidas propuestas, estudiando:
 - Impacto sobre el presupuesto municipal
 - Impacto sobre la salud
 - Impacto sobre la competencia y el mercado
 - Impacto sobre los grupos más vulnerables
 - Otros impactos
- Presentar una propuesta de Comunicaciones, Participación y Sensibilización.

3. DELIMITACIÓN DEL PERÍMETRO DE LA ZBE

El presente apartado es fundamental para comprender el alcance y la estructura de esta medida clave en el contexto urbano de València. Este apartado se centra en dos subapartados principales: "Delimitación y Descripción de la Zona" y "Calidad del Aire de la Zona". La delimitación precisa de esta área no solo define los límites físicos de la ZBE, sino que también determina su eficacia en la reducción de emisiones contaminantes y en la mejora de la calidad del aire. En este sentido, la justificación de la zona propuesta se abordará detalladamente en el apartado 9.3 *Justificación del ámbito territorial de aplicación* del presente informe, destacando su relevancia para alcanzar los objetivos de sostenibilidad y salud pública establecidos para València.



Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
CAP SERVICI - SERV. DE MOBILITAT	RUTH LOPEZ MONTESINOS	26/12/2024	ACCV RSA1 PROFESIONAL ES	36610554452519199253 59470902420815387227 15408608



Tal y como se ha indicado, el Proyecto comprende el establecimiento de una zona de bajas emisiones en la ciudad, **València Zona de Bajas Emisiones** (abreviadamente *València ZBE*), y cuya delimitación se graña en el plano del Anexo B.

3.1. DELIMITACIÓN Y DESCRIPCIÓN DE LA ZONA

Con el objeto de llevar a cabo el presente proyecto para mitigar y reducir el volumen de la contaminación del aire derivada de la movilidad, y en cumplimiento de La Ley 7/2021, de 20 de mayo, de Cambio Climático y Transición Energética, se delimita la Zona de Bajas Emisiones de València.

Esta zona de bajas emisiones “ZBE” viene definida por un área, denominada *València ZBE*, con una superficie de 27,8 km².

El plano siguiente delimita el ámbito de la *València ZBE* con la línea de color rojo.



ILUSTRACIÓN 1. DELIMITACIÓN DE LOS ÁMBITOS DE LA VALÈNCIA ZBE

València se configura como una ZBE que incluye el ámbito territorial comprendido entre la delimitación esquemática formada por la Ronda Norte – Avda. de los Naranjos – Serrería – Bulevar Sur.

Las vías que forman el propio perímetro de la delimitación no forman parte de la *València ZBE* por lo que no habría restricciones a la circulación a ningún vehículo en función de la tipología y/o etiqueta ambiental.

En el Anexo B *Ámbito Geográfico* se detalla la delimitación de la *València ZBE*, así como las vías perimetrales que la conforman.



Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
CAP SERVICI - SERV. DE MOBILITAT	RUTH LOPEZ MONTESINOS	26/12/2024	ACCV RSA1 PROFESIONAL ES	36610554452519199253 59470902420815387227 15408608

Id. document: SZZ4 4tSk 9fFL Z4NM sbcZ oEgH XQU=

CÓPIA INFORMATIVA (NO VERIFICABLE EN SEU ELECTRÒNICA)



3.2. CALIDAD DEL AIRE DE LA ZONA

La Red de Vigilancia de la Calidad del Aire tiene como objetivo principal proporcionar datos precisos y actualizados sobre los niveles de contaminantes en el aire, en cumplimiento de la normativa de la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, y el Real Decreto 102/2011. Además, esta red facilita el acceso del público a información relevante sobre la calidad del aire, promoviendo la transparencia y la participación ciudadana, conforme a lo estipulado en la Ley 27/2006 y la Ley 34/2007.

La normativa para la evaluación de la calidad del aire ambiente se basa en la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, y se integra en el marco estatal a través del Real Decreto 102/2011. La creación de la Red de Vigilancia de la Calidad del Aire responde a la necesidad de mejorar el servicio informativo sobre la calidad del aire, permitiendo un mayor acceso público a esta información y fortaleciendo la protección ambiental mediante la transparencia en la gestión de datos, tal como se establece en la Ley 27/2006 y la Ley 34/2007.

El Real Decreto 102/2011 ha sido modificado por los siguientes Reales Decretos:

- Real Decreto 678/2014, de 1 de agosto, por el que se modifica el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.
- Real Decreto 39/2017, de 27 de enero, por el que se modifica el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.
- Real Decreto 34/2023, de 24 de enero, por el que se modifican el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire; el Reglamento de emisiones industriales y de desarrollo de la Ley 16/2002, de 1 de julio, de prevención y control integrados de la contaminación, aprobado mediante el Real Decreto 815/2013, de 18 de octubre; y el Real Decreto 208/2023, de 22 de marzo, sobre las garantías financieras en materia de residuos.

En el presente proyecto, cuando se cite el Real Decreto 102/2011, y en aras de simplificación, se considerará que están incluidas las modificaciones mencionadas anteriormente.

En este subapartado se identifican las estaciones de referencia de calidad del aire disponibles por la Generalitat Valenciana detallando su ubicación y los contaminantes susceptibles de medición, así como una síntesis del estado de la calidad del aire en la ciudad. Los resultados de estas estaciones de calidad del aire han supuesto el punto de partida para la definición y delimitación de la zona de bajas emisiones.

3.2.1. ESTACIONES DE MEDICIÓN DE LA CALIDAD DEL AIRE

En la zona l'Horta (aglomeración ES1016), las estaciones oficiales de la Red Valenciana de Vigilancia y Control de la Contaminación Atmosférica (RVVCCA) de la Conselleria de Medio Ambiente, Agua, Infraestructuras y Territorio son empleadas para la evaluación de la calidad del aire. Las ubicaciones de las estaciones empleadas para medir la calidad del aire en el ámbito del municipio de València se muestran en la imagen siguiente:



Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
CAP SERVICI - SERV. DE MOBILITAT	RUTH LOPEZ MONTESINOS	26/12/2024	ACCV RSA1 PROFESIONAL ES	36610554452519199253 59470902420815387227 15408608



Id. document: SZZ4 4tSk 9fFL Z4NM sbcZ oEgH XQU=
CÓPIA INFORMATIVA (NO VERIFICABLE EN SEU ELECTRÒNICA)

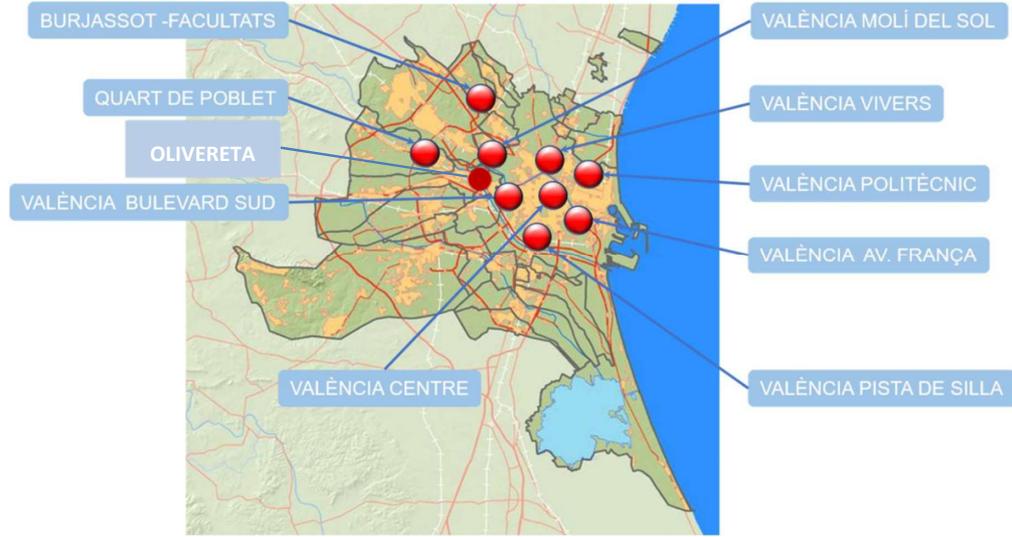


ILUSTRACIÓN 2. UBICACIONES DE LAS ESTACIONES DE MEDICIÓN DE CALIDAD DEL AIRE

La tabla adjunta a continuación define estas nueve estaciones de calidad del aire con sus atributos: nombre, tipo de estación, dirección, municipio y una relación de los contaminantes medidos.

Además de los parámetros indicados, en la estación València Pista de Silla también se determinan las concentraciones de Tolueno y Xileno. El Real Decreto 102/2011, no establece límites para dichos parámetros, no obstante, los valores obtenidos (en promedios horarios) pueden ser consultados en la página web de Calidad del Aire dentro del portal de la Conselleria de Medio Ambiente, Agua, Infraestructuras y Territorio.



Signat electrònicament per:

Table with 5 columns: Antefirma, Nom, Data, Emissor cert, Núm. sèrie cert. Row 1: CAP SERVICI - SERV. DE MOBILITAT, RUTH LOPEZ MONTESINOS, 26/12/2024, ACCV RSA1 PROFESIONAL ES, 36610554452519199253 59470902420815387227 15408608



Estaciones de calidad del aire en la zona L'Horta (RVCCA)					Contaminantes medidos									
Cod. Nac.	Nombre	Tipo de estación	Coordenadas geográficas Latitud/Longitud	Dirección	Municipio	SO2	NO2/Nox	CO	O3	PM10	PM2.5	As, Ni, Cd, PB	B(a)P	C6H6
46078004	BURJASSOT - FACULTATS	Urbana Fondo	39.50961041/-0.41796381	Poliesportiu Municipal. C/ Teodor Llorente, s/n	Burjassot	X	X		X	X				
46102002	QUART DE POBLET	Urbana Tráfico	39.48135806/-0.44655002	C/ Adolfo Giménez del Río, s/n	Quart de Poblet	X	X		X	X	X			
46250047	VALÈNCIA - AVDA. FRANCIA	Urbana Fondo	39.45750439/-0.3426899	Avda. de Francia, nº 60	València	X	X	X	X	X	X			
46250050	VALÈNCIA - BULEVARD SUD	Urbana Tráfico	39.45037852/-0.39631399	Bulevar Sur s/n (Parking cementerio de València)	València	X	X		X	X		X	X	
46250048	VALÈNCIA - MOLÍ DEL SOL	Suburbana Tráfico	39.48113875/-0.40855865	Avda. Pío Baroja S/N	València	X	X	X	X	X	X			
46250030	VALÈNCIA - PISTA DE SILLA	Urbana Tráfico	39.45806013/-0.37665323	C/ Filipinas, s/n	València	X	X	X	X	X	X			X
46250046	VALÈNCIA - POLITÈCNIC	Suburbana Fondo	39.47962193/-0.3374074	Camino De Vera S/N	València	X	X		X	X	X			
46250043	VALÈNCIA - VIVERS	Urbana Fondo	39.47948825/0.36955032	Jardines Municipales de Vivers	València	X	X		X	X	X	X		
46250054	VALÈNCIA - CENTRE	Urbana Tráfico	39.47071883/-0.37648469	Pl. de l'Ajuntament	València	X	X		X	X	X			
46250055	VALÈNCIA - OLIVERETA	Urbana Tráfico	39.46923859/-0.40603766	Avd Cid / AVD Tres Cruces	València		X			X	X			X

TABLA 1. CARACTERÍSTICAS DE LAS ESTACIONES DE CALIDAD DEL AIRE



Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia



Financiado por la Unión Europea NextGenerationEU



AJUNTAMENT DE VALÈNCIA



NEXT GENERATION EU VALÈNCIA

Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
CAP SERVICI - SERV. DE MOBILITAT	RUTH LOPEZ MONTESINOS	26/12/2024	ACCV RSA1 PROFESIONAL ES	36610554452519199253 59470902420815387227 15408608



3.2.2. SÍNTESIS DE RESULTADOS DE LAS MEDICIONES

De acuerdo con los niveles registrados en la aglomeración ES1016 durante el periodo 2018-2023, según el informe [Evaluación de la Calidad del Aire en la Comunidad Valenciana publicado por la Conseller a en fecha 2023](#), no se superaron los valores límite u objetivo de los contaminantes NO₂, PM2.5 y PM10 establecidos en la normativa vigente relativa a la mejora de la calidad del aire (Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire).

Un hecho a destacar es que, tras dos años atípicos como 2020 y 2021 por las restricciones de actividad que supuso la pandemia, en 2023 se ha mantenido la tendencia descendente observada en los últimos años con respecto a los valores de concentración de Dióxido de nitrógeno (NO₂) en las aglomeraciones, con niveles de concentración alejados del valor límite anual (40 µg/m³) y que se acercan a los objetivos de la OMS para este contaminante. El nivel medio de NO₂ en la Aglomeración ES1016 l'Horta ha sido de 16 µg/m³.

En el apartado 6 se incluye una caracterización más exhaustiva de la calidad del aire en la ciudad.

4. INFORMACIÓN GENERAL

El presente apartado proporciona un marco integral para comprender los aspectos clave relacionados con la implementación de la Zona de Bajas Emisiones (ZBE) en València. Este apartado se divide en tres subapartados principales: "Zonificación", "Superficie Contaminada y Población Expuesta" y "Autoridades y Unidades Responsables". La primera parte detalla la división geográfica de la ZBE, delineando las áreas afectadas por cada tipo de suelo según su zonificación. Por otro lado, la evaluación de la superficie contaminada y la población expuesta informa sobre la magnitud de la cantidad de población y área de la ciudad expuesta a la contaminación, que genera impactos en la salud pública y el medio ambiente dentro de la ZBE. Finalmente, se identifican las autoridades y unidades responsables encargadas de la gestión, implementación y supervisión de la ZBE, subrayando la importancia de la coordinación interinstitucional para el éxito de esta iniciativa ambiental en València.

4.1. ZONIFICACIÓN

València es un municipio urbano con una importante área metropolitana. Aunque cuenta con algunas zonas industriales y áreas rurales en sus alrededores, la mayor parte de su territorio se compone de áreas urbanas densamente pobladas. Por lo tanto, en el contexto de un proyecto de Zona de Bajas Emisiones (ZBE), la ciudad de València se consideraría principalmente como una zona urbana. La zonificación que se muestra a continuación se ha extraído del Visor de Cartografía de la GVA.



Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
CAP SERVICI - SERV. DE MOBILITAT	RUTH LOPEZ MONTESINOS	26/12/2024	ACCV RSA1 PROFESIONAL ES	36610554452519199253 59470902420815387227 15408608



Id. document: SZZ4 4tSk 9fFL Z4NM sbcz oEgH XQU=
CÒPIA INFORMATIVA (NO VERIFICABLE EN SEU ELECTRÒNICA)

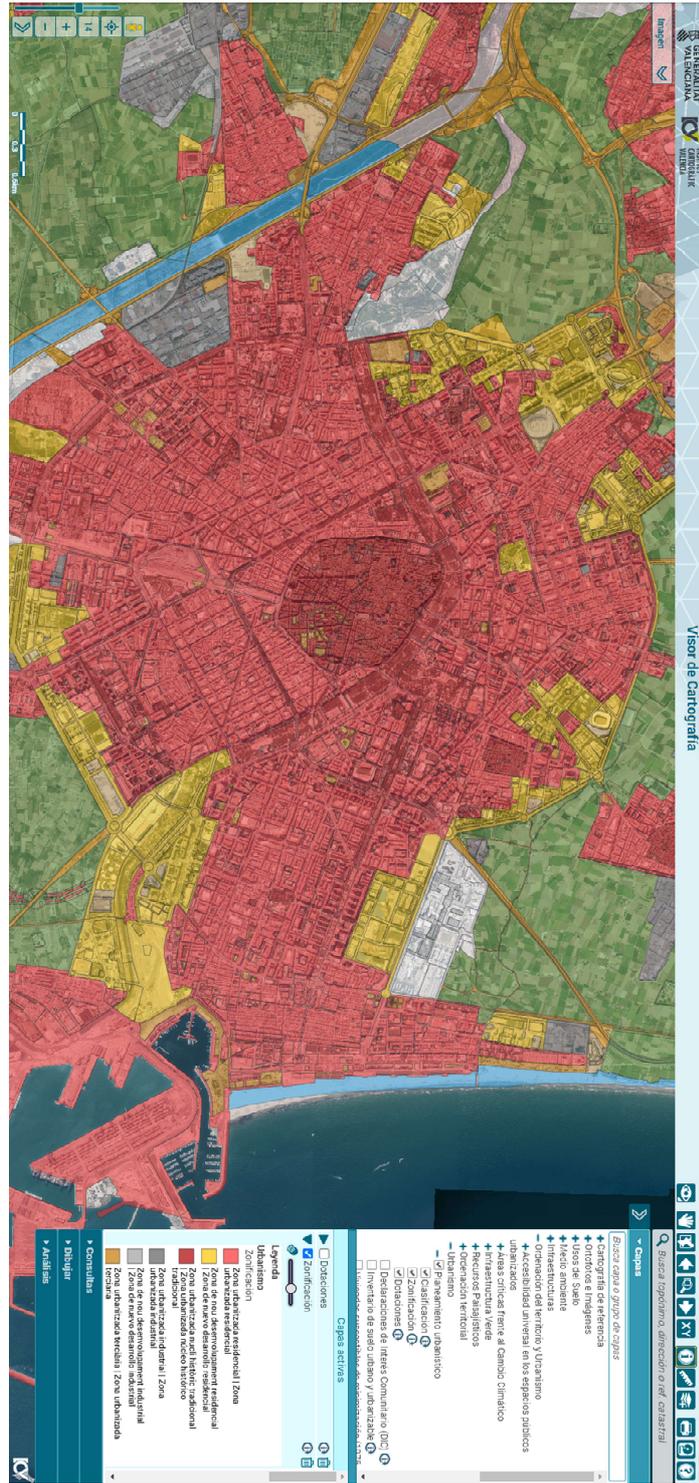


ILUSTRACIÓN 3. ZONIFICACIÓN DE LA CIUDAD DE VALÈNCIA



Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia



Financiado por la Unión Europea NextGenerationEU



Signat electrònicament per:

Table with 5 columns: Antefirma, Nom, Data, Emissor cert, Núm. sèrie cert. Row 1: CAP SERVICI - SERV. DE MOBILITAT, RUTH LOPEZ MONTESINOS, 26/12/2024, ACCV RSA1 PROFESIONAL ES, 36610554452519199253 59470902420815387227 15408608



La zonificación del área de la *València ZBE* es, por tanto, en su práctica totalidad Zona Urbanizada Residencial (ZUR) y, en menor medida, Zona de Nuevo Desarrollo Residencial (ZNDR).

4.2. SUPERFICIE CONTAMINADA Y POBLACIÓN EXPUESTA

Aunque no se superan los límites de calidad del aire establecidos en el Real Decreto 102/2011, es importante reducir la contaminación en la Zona de Bajas Emisiones (ZBE) definida, que abarca 27,8 km². En esta área se prevé implementar medidas efectivas de control de la contaminación para promover niveles más bajos de contaminación atmosférica, salvaguardar la salud pública y mejorar la calidad del aire para las personas residentes.

En cuanto a la población del municipio de València, según los datos del Padrón Municipal de Habitantes del año 2024 publicado por la Oficina de Estadística del Ayuntamiento de València había empadronados, a fecha de 1 de enero de 2024, 830.606 habitantes, de los cuales 394.294 eran hombres y 436.312 eran mujeres. La distribución por años y sexo se muestra en la siguiente pirámide poblacional:

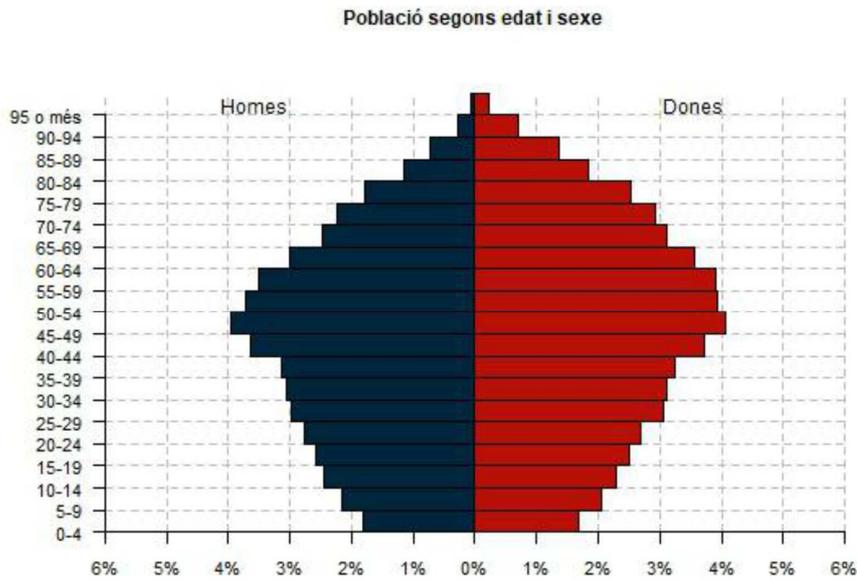


GRÁFICO 1. PIRÁMIDE POBLACIONAL DE VALÈNCIA EN 2024

Se aprecia que en València se tiene una base juvenil estrecha, una amplia población adulta activa, un significativo grupo de personas mayores y una distribución de género equilibrada con predominancia femenina en edades avanzadas.

Para el cálculo de la población expuesta se han extraído del mismo padrón los datos de habitantes empadronados según distritos en el año 2024 en la ciudad de València. Las (P) indican que ese distrito se encuentra afectado parcialmente.



Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
CAP SERVICI - SERV. DE MOBILITAT	RUTH LOPEZ MONTESINOS	26/12/2024	ACCV RSA1 PROFESIONAL ES	36610554452519199253 59470902420815387227 15408608



Distrito	Total	Hombres	Mujeres	València ZBE
Ciutat Vella	30.002	14.337	15.665	✓
l'Eixample	44.631	20.529	24.102	✓
Extramurs	50.643	23.359	27.284	✓
Campanar	40.917	19.323	21.594	✓ (P)
la Saïdia	48.383	22.526	25.857	✓
El Pla del Real	31.020	14.265	16.755	✓
l'Olivereta	51.474	24.393	27.081	✓ (P)
Patraix	59.417	28.099	31.318	✓ (P)
Jesús	53.582	25.743	27.839	✓ (P)
Quatre Carreres	80.266	38.380	41.886	✓ (P)
Poblats Marítims	56.843	27.190	29.653	✓ (P)
Camins al Grau	67.453	32.337	35.116	✓ (P)
Algirós	36.266	17.068	19.198	✓ (P)
Benimaclet	28.541	13.221	15.320	✓ (P)
Rascanya	56.703	27.659	29.044	✓ (P)
Benicalap	50.152	24.253	25.899	✓ (P)
Pobles del Nord	7.009	3.435	3.574	X
Pobles de l'Oest	15.261	7.350	7.911	X
Pobles del Sud	22.043	10.827	11.216	X
Total	830.606	394.294	436.312	786.293

TABLA 2. EMPADRONAMIENTO DE VALÈNCIA SEGÚN DISTRITOS EN 2024

La superficie de la *València ZBE* afectaría a toda la población de València incluida dentro de sus límites. Por tanto, basándonos en las cifras anteriores el total de población de los distritos incluidos, total o parcialmente, en la *València ZBE* es de 786.293. En cualquier caso, hay que tener en cuenta que estas cifras son aproximadas puesto que la cuantía de la población se ha calculado basándose en las cifras del padrón por distritos no siendo del todo exacta en cuanto a los límites del ámbito de la ZBE.

Por último comentar que, a pesar de no pertenecer por completo al área estricta de la ZBE, distritos como Poblats Marítims experimentan una mejora en su calidad del aire según el modelo ambiental utilizado para la definición de este proyecto que se detallará en forma de forma visual en el apartado 9.1.1.6.

4.3. AUTORIDADES Y UNIDADES RESPONSABLES

En este apartado se indican quiénes son las figuras responsables, tanto en fase de elaboración como en fase de ejecución (implementación, gestión y seguimiento), de la Zona de Bajas Emisiones (*València ZBE*) en València:

Elaboración de la ZBE:

- Ayuntamiento de València:
 - Área de Seguridad y Movilidad:
 - Delegación de Movilidad:
 - Servicio de Movilidad:
 - Teléfono: 96 352 54 78



Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
CAP SERVICI - SERV. DE MOBILITAT	RUTH LOPEZ MONTESINOS	26/12/2024	ACCV RSA1 PROFESIONAL ES	36610554452519199253 59470902420815387227 15408608



Id. document: SZZ4 4tSk 9fFL Z4NM sbcZ oEgH XQU= CÒPIA INFORMATIVA (NO VERIFICABLE EN SEU ELECTRÒNICA)

- Direcció: C/ Amadeu de Savoia, 11, pati B, planta 3
- Ejecución (Implementación, gestión y seguimiento) de la ZBE:**
- **Ayuntamiento de València:**
 - Área de Patrimonio, Recursos Humanos y Técnicos:
 - Delegación de Control Administrativo:
 - Servicio Central del Procedimiento Sancionador
 - Teléfono: 96 352 54 78
 - Dirección: Pl. Ajuntament, 1, planta 2
 - Área de Seguridad y Movilidad:
 - Delegación de Movilidad:
 - Servicio de Movilidad:
 - Teléfono: 96 352 54 78
 - Dirección: C/ Amadeu de Savoia, 11, pati B, planta 3
 - Área de Residuos, Mejora Climática y Gestión del Agua:
 - Delegación de Mejora Climática, Acústica y Eficiencia Energética:
 - Servicio de Mejora Climática:
 - Teléfono: 96 352 54 78
 - Dirección: Avda França, 60
- **Dirección General de Tráfico (DGT):**
 - Jefatura Provincial de Tráfico de València:
 - Unidad de Control de Tráfico y Seguridad Vial:
 - Teléfono: Carrer de Móra de Rubiols, 3
 - Dirección: 963 17 20 00
- **Conselleria de Agricultura, Desarrollo Rural, Emergencia Climática y Transición Ecológica**
 - Dirección General del Cambio Climático y Calidad Ambiental:
 - Servicio de Calidad y Control Ambiental:
 - Dirección: Av. de la Plata, 50, 46013 València
 - Teléfono: 963 86 31 00

El papel del Servicio de Mejora Climática se limitará a proporcionar los datos validados por la Conselleria de Medio Ambiente que sean necesarios para el seguimiento y evaluación de la efectividad de la ZBE.

- **Conselleria de Medio Ambiente, Infraestructuras y Territorio**
 - CIUDAD ADMINISTRATIVA 9 D'OCTUBRE - TORRE 1 - PLANTA 14
 - C/ De la Democracia, 77 - 46018 Valencia
 - Telf.: 012 (963 866 000 desde fuera de la Comunitat Valenciana)

Cabe subrayar la importancia de la coordinación interinstitucional para el éxito de esta iniciativa ambiental en València, motivo por el cual se han incluido las unidades externas al Ayuntamiento de València que se consideran fundamentales en la fase de implementación, gestión y seguimiento.



Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
CAP SERVICI - SERV. DE MOBILITAT	RUTH LOPEZ MONTESINOS	26/12/2024	ACCV RSA1 PROFESIONAL ES	36610554452519199253 59470902420815387227 15408608



5. COHERENCIA DEL PROYECTO CON EL RESTO DE INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN

Resulta del todo necesario, dado el largo alcance que puede tener el establecimiento de una ZBE en una gran ciudad, la congruencia de los fines que se persiguen y de las medidas que se implantan con las diferentes estrategias y planes sectoriales vigentes tanto a nivel de la Unión Europea, como estatal y de la Comunitat Valenciana y, por supuesto, a nivel local en el municipio de València.

Entre los instrumentos a evaluar, de acuerdo con las Directrices para la creación de zonas de bajas emisiones (ZBE) publicada por el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico y la Federación española de municipios y provincias en 2021, se encuentran:

- Planes de Calidad del Aire.
- Planes de Acción contra el Ruido.
- Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS).
- Plan de Acción de la Agenda Urbana Española.
- Plan Nacional de Adaptación al Cambio Climático (PNACC) 2021 -2030.
- Estrategia Estatal por la Bicicleta.

Además de los instrumentos mencionados, es importante destacar que el presente análisis no se limita únicamente a estos documentos. Se hace una revisión exhaustiva y multidimensional que abarca políticas, estrategias y planes adicionales que puedan influir o verse influidos por la implementación de una ZBE en València. Esto incluye, pero no se restringe a, evaluaciones socioeconómicas, normativas locales específicas y cualquier otro factor relevante que asegure una coherencia integral y una efectiva coordinación con las directrices y objetivos establecidos a nivel europeo, estatal, autonómico y municipal.

5.1. PLANIFICACIÓN A NIVEL EUROPEO

Entre los instrumentos de planificación a nivel europeo se consideran los siguientes:

- Directiva 2008/50/CE sobre calidad del aire.
- Directiva (UE) 2016/2284 sobre reducción de las emisiones atmosféricas.
- Agenda 2030.

5.1.1. Directiva 2008/50/CE sobre calidad del aire

Esta Directiva entró en vigor en 2009, y ha sufrido diversas modificaciones hasta el año 2019, en el que se implementaron los últimos cambios, reforzando los objetivos de calidad del aire y exigiendo la adopción de medidas más ambiciosas.

Estos objetivos de calidad del aire se establecen para diversos contaminantes, incluyendo partículas en suspensión (PM10 y PM2.5), dióxido de nitrógeno (NO₂) y ozono (O₃).

Los Estados Miembros deben tomar las medidas necesarias para alcanzar estos objetivos, incluyendo la implementación de ZBE en áreas donde los niveles de contaminación superen los límites establecidos.

El proyecto de Zona de Bajas Emisiones de la ciudad de València es coherente con esta directiva.



Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
CAP SERVICI - SERV. DE MOBILITAT	RUTH LOPEZ MONTESINOS	26/12/2024	ACCV RSA1 PROFESIONAL ES	36610554452519199253 59470902420815387227 15408608



5.1.2. Directiva (UE) 2016/2284 sobre reducción de las emisiones atmosféricas

Esta directiva complementa a la Directiva 2008/50/CE y establece medidas más específicas para la reducción de las emisiones de contaminantes atmosféricos, incluyendo la promoción de vehículos de bajas emisiones y la inversión en transporte público sostenible.

El proyecto de Zona de Bajas Emisiones de la ciudad de València es coherente con esta directiva.

5.1.3. Agenda 2030

La Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, adoptada por todos los Estados Miembros de las Naciones Unidas en 2015, establece un marco integral para abordar desafíos globales, incluyendo la protección del medio ambiente y la reducción de emisiones de gases contaminantes y partículas. Aunque no fija límites específicos de emisiones, establece objetivos y metas que guían a los países en la adopción de políticas sostenibles.

En el contexto europeo, la Agenda 2030 se alinea con las directivas mencionadas anteriormente y refuerza el compromiso de la Unión Europea con la sostenibilidad ambiental y la lucha contra el cambio climático. Los objetivos relevantes de la Agenda 2030 incluyen:

ODS 13: Acción por el Clima: Urge a tomar medidas urgentes para combatir el cambio climático y sus impactos, promoviendo la incorporación de medidas relativas al cambio climático en las políticas, estrategias y planes nacionales.

ODS 7: Energía asequible y no contaminante: Asegura el acceso a una energía asequible, fiable, sostenible y moderna para todos, promoviendo el aumento de la proporción de energía renovable en el mix energético mundial.

ODS 11: Ciudades y comunidades sostenibles: Se centra en reducir el impacto ambiental negativo de las ciudades, prestando especial atención a la calidad del aire y a la gestión de los desechos municipales y de otro tipo.

El proyecto de Zona de Bajas Emisiones de la ciudad de València es coherente con la Agenda 2030.

5.2. PLANIFICACIÓN A NIVEL ESTATAL

Los instrumentos de planificación a nivel estatal son:

- Plan de Acción de la Agenda Urbana Española.
- Plan Nacional de Adaptación al Cambio Climático (PNACC) – 2021-2030
- La Estrategia Española de Movilidad Sostenible (EEMS).
- La Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y conectada 2030.
- El Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda (PITVI) 2012 – 2024.
- Estrategia Estatal por la Bicicleta.

5.2.1. Plan de Acción de la Agenda Urbana Española

La Agenda Urbana Española 2030 es un documento estratégico que traslada al contexto español los objetivos planteados en las Agendas Urbanas de Naciones Unidas y de la Unión Europea.

Propone un marco estratégico y un sistema de indicadores que abarcan múltiples factores de sostenibilidad ambiental, social y económica.

Así mismo, tiene como objetivo estratégico nº5 favorecer la proximidad y la movilidad sostenible.



Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
CAP SERVICI - SERV. DE MOBILITAT	RUTH LOPEZ MONTESINOS	26/12/2024	ACCV RSA1 PROFESIONAL ES	36610554452519199253 59470902420815387227 15408608



El proyecto de Zona de Bajas Emisiones de la ciudad de València es coherente con el Plan de Acción de la Agenda Urbana Española.

5.2.2. Plan Nacional de Adaptación al Cambio Climático (PNACC) – 2021-2030

El PNACC incluye entre sus objetivos la integración de la adaptación al Cambio Climático en la planificación territorial y urbana, y la incorporación de criterios de adaptación al cambio climático a la planificación estratégica del sector transporte.

Por lo tanto, el PNACC promueve intervenciones urbanas de carácter adaptativo vinculadas al desarrollo de ZBE, lo que da coherencia al proyecto de Zona de Bajas Emisiones de la ciudad de València con dicho plan.

5.2.3. Estrategia Española de Movilidad Sostenible (EEMS)

La EEMS contiene propuestas de actuación que se podrán adoptar para propiciar el cambio necesario en el modelo actual de movilidad, haciéndolo más eficiente y sostenible, contribuyendo con ello a la reducción de sus impactos, como es la reducción de gases de efecto invernadero y otros contaminantes contribuyendo a la lucha contra el cambio climático.

Los objetivos de la EEMS se agrupan en cinco áreas: territorio, planificación del transporte y sus infraestructuras; cambio climático y reducción de la dependencia energética; calidad del aire y ruido; seguridad y salud; y gestión de la demanda.

Entre las medidas que se plantean para la consecución de dichos objetivos, se encuentra el fomento de una movilidad alternativa al vehículo privado y el uso de los modos más sostenibles, señalando la necesidad de cuidar las implicaciones de la planificación urbanística en la generación de la movilidad.

El proyecto de Zona de Bajas Emisiones de la ciudad de València es coherente con esta estrategia.

5.2.4. Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030

Esta Estrategia de Movilidad se sustenta en tres pilares o principios básicos:

- La seguridad: garantizando una mayor protección de personas y bienes, mejorando los estándares y reduciendo la siniestralidad. Engloba la seguridad de las infraestructuras, seguridad operacional, seguridad en casos de emergencia y crisis, seguridad contra actos ilícitos y ciberseguridad
- La sostenibilidad en lo social, en lo económico y en lo medioambiental: priorizando la movilidad cotidiana, la equidad económico-social, la eficiencia energética, y la lucha contra el cambio climático, tratando de minimizar la contribución del transporte a las emisiones contaminantes, tanto de personas como de mercancías. Fomentando los modos limpios, la economía circular, la resiliencia climática y la movilidad universal.
- La conectividad desde tres vertientes: 1) la digitalización y el avance tecnológico, gran oportunidad para la transformación del sector transporte, 2) la conectividad con Europa y el mundo, y 3) la conectividad multimodal.



Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
CAP SERVICI - SERV. DE MOBILITAT	RUTH LOPEZ MONTESINOS	26/12/2024	ACCV RSA1 PROFESIONAL ES	36610554452519199253 59470902420815387227 15408608



Así mismo, la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada se estructura en nueve ejes, siendo el Eje 4 la Movilidad de Bajas Emisiones, lo que da coherencia al proyecto de Zona de Bajas Emisiones de la ciudad de València con dicha estrategia.

5.2.5. Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda (PITVI) 2012 – 2024

El PITVI 2012 – 2024 tiene como objetivos estratégicos:

- Mejorar la eficiencia y competitividad del Sistema global de transporte, optimizando la utilización de las capacidades existentes.
- Promover el desarrollo económico equilibrado como herramienta al servicio de la superación de la crisis.
- Promover una movilidad sostenible compatibilizando sus efectos económicos y sociales con el respeto al medio ambiente.
- Reforzar la cohesión territorial y la accesibilidad de todos los territorios del Estado a través del Sistema de transporte.
- Promover la integración funcional del Sistema de transporte en su conjunto mediante un enfoque intermodal.

Así, de acuerdo con el tercer objetivo, desde el punto de vista medioambiental, se integrarán todos los instrumentos regulatorios relevantes en materia de lucha contra el cambio climático, limitación de los efectos del transporte y las infraestructuras sobre la calidad ambiental, emisiones contaminantes y ruido.

El proyecto de Zona de Bajas Emisiones de la ciudad de València es coherente con este Plan.

5.2.6. Estrategia Estatal por la Bicicleta

El Gobierno aprobó en reunión del Consejo de Ministros del 8 de junio de 2021 la Estrategia Estatal por la Bicicleta.

Este documento nace con la ambición de impulsar las actuaciones necesarias para conseguir que la bicicleta sea un modo de transporte, turismo, ocio y deporte que aporte valor a la sociedad. Para lograrlo, la Estrategia Estatal por la Bicicleta establece una serie de prioridades y áreas temáticas que deben orientar, en los próximos años, las prioridades en las políticas públicas en torno a la bicicleta.

Debido al reparto competencial existente en España, las diferentes acciones que se incluyen en la Estrategia Estatal por la Bicicleta requieren la participación y colaboración de todos los niveles de la Administración Pública, tanto a nivel estatal como autonómico y local.

Asimismo, son varios los departamentos ministeriales implicados en las medidas descritas, correspondiendo la misión de coordinar todas estas acciones al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

La Estrategia Estatal por la Bicicleta se enmarca en la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030.

El proyecto de Zona de Bajas Emisiones de la ciudad de València es coherente con esta estrategia.

5.3. PLANIFICACIÓN A NIVEL DE LA COMUNITAT VALENCIANA

Instrumentos de Planificación CV:

- Ley de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje (LOTUP)



Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
CAP SERVICI - SERV. DE MOBILITAT	RUTH LOPEZ MONTESINOS	26/12/2024	ACCV RSA1 PROFESIONAL ES	36610554452519199253 59470902420815387227 15408608



- Ley 6/2011, de 1 de abril, de Movilidad de la Comunitat Valenciana.
- Ley 6/2022, de 5 de diciembre, del Cambio Climático y la Transición Ecológica de la Comunitat Valenciana.

5.3.1. Ley de ordenación del territorio, urbanismo y paisaje (LOTUP)

El texto refundido de esta Ley se aprobó por el Decreto Legislativo 1/2021, y tiene por objeto la regulación de la ordenación del territorio valenciano, de la actividad urbanística, de la utilización racional del suelo y de la conservación de medio natural.

Esta Ley regula los instrumentos de planeamiento urbanístico y territorial de ámbito municipal.

El proyecto de Zona de Bajas Emisiones de la ciudad de València es coherente con esta Ley.

5.3.2. Ley 6/2011, de 1 de abril, de Movilidad de la Comunitat Valenciana

La Ley 6/2011 regula las diversas competencias que en materia de movilidad corresponden a la Generalitat y, concretamente, tiene por objeto:

- Establecer los criterios generales destinados a promover la movilidad en el marco del mayor respeto posible por la seguridad, los recursos energéticos y la calidad del entorno urbano y del medio ambiente.
- Regular los instrumentos de planificación necesarios en orden a alcanzar los objetivos antes señalados.
- Regular el servicio público de transporte terrestre de viajeros y el servicio de taxi.
- Regular las infraestructuras de transporte, así como las logísticas.

Entre los principios generales de esta Ley cabe destacar el segundo, que indica que las administraciones públicas orientarán el crecimiento de la movilidad de manera que se satisfagan simultáneamente los siguientes objetivos:

a) La mejora constante de los niveles de seguridad, promoviendo el uso de los modos más seguros y, dentro de cada modo, la disminución de los índices de accidentalidad.

b) La mejora de la accesibilidad de toda la ciudadanía en orden a garantizar la igualdad en el acceso al empleo, formación, servicios, relaciones sociales, ocio, cultura y a las demás oportunidades que ofrecen las sociedades avanzadas.

c) La salud y la calidad del entorno y del medio ambiente, con la consiguiente disminución de los niveles de ruido y emisiones atmosféricas, especialmente las que puedan afectar de manera directa a la salud y el bienestar de las personas.

d) La disminución de los consumos energéticos específicos, potenciando la utilización de los modos de transporte en tal sentido más eficientes, y promoviendo la progresiva utilización de fuentes renovables.

e) La participación de la sociedad en la toma de decisiones que afecten a la movilidad de las personas y de las mercancías.

f) La promoción del transporte público para todas las personas y de la intermodalidad.

De este modo, se puede constatar que la implantación de la ZBE es coherente con los principios generales de esta Ley, particularmente en lo relativo a la reducción de las emisiones atmosféricas.



Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
CAP SERVICI - SERV. DE MOBILITAT	RUTH LOPEZ MONTESINOS	26/12/2024	ACCV RSA1 PROFESIONAL ES	36610554452519199253 59470902420815387227 15408608



5.3.3. Ley 6/2022, de 5 de diciembre, del Cambio Climático y la Transición Ecológica de la Comunitat Valenciana.

Es objeto de esta ley establecer el marco normativo en conformidad con la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, y la normativa de desarrollo, para la adopción de medidas dirigidas a la mitigación y a la adaptación al cambio climático que garanticen una transición ordenada hacia un modelo social, económico y ambiental resiliente y neutro en carbono.

La Ley concreta 11 finalidades específicas enfocadas a la disminución de emisiones y concienciación social, lo cual va en la línea de este proyecto de Zonas de Bajas Emisiones de la ciudad de València.

5.4. PLANIFICACIÓN A NIVEL LOCAL

Instrumentos de Planificación preexistentes:

- a) Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS).
- b) Plan Básico de Movilidad del Área Metropolitana de València (PMoMe)
- c) Estrategia Urbana València 2030
 - i. **Incluido en la Línea Estratégica LE1. Resiliencia climática, territorio y renaturalización de la ciudad OE3 Reducir la contaminación acústica y atmosférica.** Objetivo que aspira a reducir en la totalidad de la ciudad de València los niveles de contaminación acústica y atmosférica de acuerdo con los límites recomendados para una buena salud física y mental.
 - ii. **Dentro de la LE3. Movilidad urbana y metropolitana sostenible, inclusiva y eficiente, reseñar el Objetivo Estratégico OE12 Acelerar la descarbonización de la movilidad.** Objetivo dirigido a descarbonizar el actual sistema de transporte y movilidad, tanto público como privado, a través de la electrificación para reducir significativamente las emisiones de efecto invernadero. Incluirá el fomento de los vehículos eléctricos de movilidad personal.
- d) Plan de Acción para el Clima y la Energía Sostenible de la ciudad de València (PACES)
- e) Estrategia de Innovación y Desarrollo de la ciudad de València.
- f) Plan General de Ordenación Urbana.
- g) Plan de mejora de la calidad del aire de la aglomeración ES1016: L'Horta y área metropolitana.
- h) Plan Especial de Protección de Ciutat Vella (PEP – Ciutat Vella).
- i) Plan Director de Seguridad Vial.
- j) Plan Director de la Bicicleta de València.

5.4.1. Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS)

El PMUS de València se aprobó en sesión Plenaria del 27 de diciembre de 2013, para consolidar el patrón de movilidad actual de la ciudad, con una predominancia de desplazamientos a pie.

El PMUS plantea 17 líneas estratégicas, que son:

- Estrategia 1: Potenciar los desplazamientos peatonales.
- Estrategia 2: Recuperar y poner en valor los espacios públicos urbanos y las pequeñas centralidades de movilidad.
- Estrategia 3: Asegurar una movilidad peatonal libre de obstáculos y segura.



Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
CAP SERVICI - SERV. DE MOBILITAT	RUTH LOPEZ MONTESINOS	26/12/2024	ACCV RSA1 PROFESIONAL ES	36610554452519199253 59470902420815387227 15408608



- Estrategia 4: Asegurar una infraestructura ciclista adecuada, manteniendo, mejorando y consolidando la red de vías para bicicletas de la ciudad.
- Estrategia 5: Facilitar y normalizar el uso de la bicicleta como modo de transporte cotidiano y habitual de los valencianos.
- Estrategia 6: Mejorar la competitividad del servicio de transporte urbano de EMT Valencia.
- Estrategia 7: Adaptar la red de EMT a las nuevas necesidades y demandas de movilidad de los ciudadanos.
- Estrategia 8: Potenciar la intermodalidad, la coordinación y la integración del transporte público urbano e interurbano.
- Estrategia 9: Jerarquizar el viario de la ciudad bajo criterios de una movilidad sostenible.
- Estrategia 10: Calmar el tráfico.
- Estrategia 11: Reorganizar el espacio dedicado al estacionamiento.
- Estrategia 12: Mejorar la carga y descarga en la ciudad.
- Estrategia 13: Profundizar los aspectos de la gestión de la movilidad con la ayuda de las nuevas tecnologías de la información.
- Estrategia 14: Integrar el diseño urbano con los criterios de movilidad sostenible.
- Estrategia 15: Comunicar y promover la movilidad sostenible.
- Estrategia 16: Descarbonizar el sistema de transportes.
- Estrategia 17: Entrelazar la planificación territorial y urbana con las infraestructuras de movilidad.

Estas estrategias llevan asociados una serie de programas para su desarrollo, destacando, dentro de la línea de la ZBE, el Programa 15.1 de Promoción de la movilidad sostenible, y el Programa 16.1 de Descarbonización de la flota de vehículos.

Así mismo, establece una serie de programas de actuación basado en dos áreas:

- Regulación del tráfico privado
- Propuestas horizontales: la gestión integral de la movilidad, la extensión de las tecnologías Smart City, el diseño del espacio urbano bajo parámetros de sostenibilidad, la promoción de la movilidad sostenible, la descarbonización de la flota de vehículos, y la coordinación de la planificación del transporte y el territorio.

De este modo, se observa una clara coherencia de la ZBE con el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de València.

5.4.2. Plan Básico de Movilidad del Área Metropolitana de València

Existe además un Plan Básico de Movilidad del Área Metropolitana de València, elaborado por la Consellería de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad de la Generalitat Valenciana y aprobado el 28 de mayo de 2021, estando publicado a su vez el borrador del Plan y Documento Inicial Estratégico (PMoMe).

En cuanto a las actuaciones aprobadas en el Plan Básico sobre ZBE se tiene:

Establecimiento de Zonas de Bajas Emisiones (ZBE):

Objetivo: Reducir la contaminación del aire y mejorar la calidad de vida en áreas urbanas densamente pobladas.



Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
CAP SERVICI - SERV. DE MOBILITAT	RUTH LOPEZ MONTESINOS	26/12/2024	ACCV RSA1 PROFESIONAL ES	36610554452519199253 59470902420815387227 15408608



Medidas:

- Limitación del acceso a vehículos contaminantes en áreas específicas del centro urbano.
- Instalación de infraestructura para vehículos eléctricos, incluyendo estaciones de carga.
- Promoción del uso del transporte público y modos de transporte no motorizados como la bicicleta y el caminar.
- Incentivos para la adquisición de vehículos eléctricos o de bajas emisiones por parte de residentes y empresas locales.

Implementación de Tecnología de Supervisión y Control:

- Instalación de cámaras y sensores para monitorear el cumplimiento de las restricciones de la ZBE.
- Desarrollo de una plataforma digital para la gestión y seguimiento de permisos y sanciones.

Por lo que respecta a las propuestas incluidas en el borrador del PMoMe, este tiene un total de trece objetivos, entre los que se destacan:

- Objetivo 6: Gestionar eficazmente el tráfico y el sistema de estacionamiento en congruencia con las políticas de potenciación del transporte público y de los modos no mecanizados de desplazamiento.
- Objetivo 8: Reducir emisiones contaminantes, ruido y garantizar un consumo energético más eficiente en el ámbito de la movilidad.

Para alcanzar sus objetivos, se establece una serie de propuestas divididas en distintos ámbitos de aplicación, entre las que se encuentra la Propuesta 4 relativa a emisiones 0, que supone la definición y gestión de Zonas de Bajas Emisiones, en la que se indica que “Cada ayuntamiento deberá definir su ZBE y establecer el sistema de gestión”.

Como información complementaria, cabe destacar que este instrumento de ordenación incluye resultados de encuestas, entre las que se encuentra una relativa al criterio general más adecuado para organizar el acceso de los vehículos a las ZBE, cuyos resultados se dividen en los dos colectivos objetivo de dicha encuesta, el Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos (CICCP) y el Colegio de Arquitectos.

Id. document: SZZ4 4tSk 9fFL Z4NM sbcz oEgH XQU=

CÓPIA INFORMATIVA (NO VERIFICABLE EN SEU ELECTRÒNICA)



Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
CAP SERVICI - SERV. DE MOBILITAT	RUTH LOPEZ MONTESINOS	26/12/2024	ACCV RSA1 PROFESIONAL ES	36610554452519199253 59470902420815387227 15408608



Id. document: SZZ4 4tSk 9fFL Z4NM sbcZ oEgH XQU=

CÒPIA INFORMATIVA (NO VERIFICABLE EN SEU ELECTRÒNICA)

CICCP

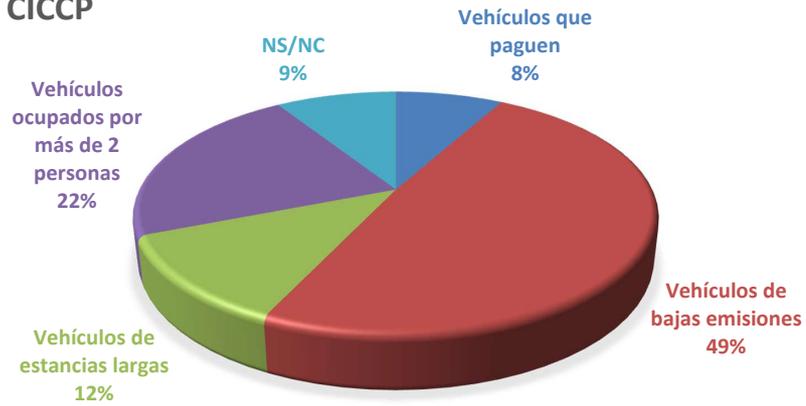


GRÁFICO 2. RESULTADOS ENCUESTA DE CICCP

ARQUITECTOS

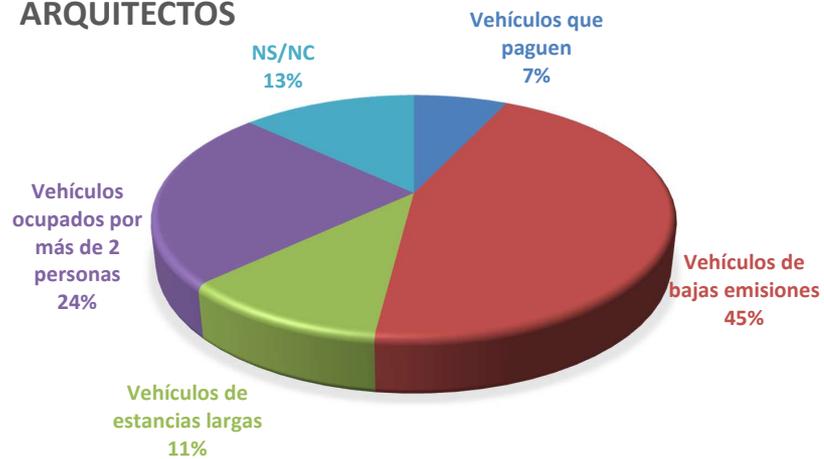


GRÁFICO 3. RESULTADOS ENCUESTA DE COLEGIO DE ARQUITECTURA

Por todo lo anterior cabe concluir que el proyecto de Zona de Bajas Emisiones de la ciudad de València es coherente con el Plan Básico de Movilidad del Área Metropolitana de València así como con el borrador del PMoMe.

5.4.3. Estrategia Urbana València 2030

La Estrategia Urbana València 2030, aprobada el 23 de octubre de 2020, es un proyecto estratégico de la ciudad, que parte de la reflexión, deliberación y participación ciudadana para plantear respuestas a los diferentes retos de futuro que se presentan en la urbe.

Esta estrategia se ha desarrollado en cinco fases consecutivas (Diagnóstico, Marco Estratégico, Plan de Acción, Modelo de Gobernanza y Sistema de Indicadores de seguimiento y evaluación) en las que, a través de un proceso de participación abierta y compartida,



Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
CAP SERVICI - SERV. DE MOBILITAT	RUTH LOPEZ MONTESINOS	26/12/2024	ACCV RSA1 PROFESIONAL ES	36610554452519199253 59470902420815387227 15408608



contribuyeron de manera activa las distintas concejalías del Ayuntamiento, diferentes agentes relevantes del municipio y la ciudadanía en general.

Tiene siete principios inspiradores, que son:

1. Mirada a largo plazo.
2. Perspectiva de conjunto y énfasis en los elementos transversales.
3. Visión metropolitana.
4. Colaboración y diálogo entre agentes.
5. Emergencia climática, reducción de la desigualdad, desarrollo económico y recuperación de la pandemia Covid – 19.
6. Planificación acción: orientación a la implementación, la evaluación y el aprendizaje.
7. Orientación a Misiones.

Además, establece 10 objetivos estratégicos a nivel urbano, entre los que se encuentran:

- Prevenir y reducir los efectos del cambio climático y mejorar la resiliencia.
- Favorecer la proximidad y la movilidad sostenible.

El proyecto de Zona de Bajas Emisiones de la ciudad de València es coherente con la Estrategia Urbana València 2030.

5.4.4. Plan de Acción para el Clima y la Energía Sostenible de la ciudad de València

El Plan de Acción para el Clima y la Energía Sostenible de la ciudad de València, aprobado en junio de 2021, tiene como objetivo principal luchar contra el cambio climático y avanzar hacia un modelo energético más sostenible. El Plan se basa en dos ejes estratégicos: la justicia climática y la democracia energética.

La justicia climática busca abordar los efectos sociales, económicos, éticos y políticos del cambio climático, con especial atención a los colectivos más vulnerables. En este sentido, el Plan incluye medidas para reducir la pobreza energética y garantizar el acceso a la energía para toda la ciudadanía.

La democracia energética tiene como objetivo garantizar el acceso a una energía suficiente, asequible y procedente de fuentes renovables para cubrir las necesidades de la ciudad en las próximas décadas. Para ello, el Plan contempla medidas para fomentar el uso de energías renovables, la eficiencia energética y la reducción del consumo energético.

El Plan de Acción para el Clima y la Energía Sostenible de la ciudad de València es una herramienta fundamental para afrontar el reto del cambio climático y construir un futuro más sostenible para la ciudad y el proyecto de Zona de Bajas Emisiones de la ciudad de València es coherente con su contenido.

5.4.5. Plan General de Ordenación Urbana (PGOU)

El PGOU es un instrumento a través del cual se clasifica el suelo, se determina el régimen aplicable a cada tipo de suelo y se definen los elementos fundamentales del sistema de equipamientos. Concretamente, los objetivos básicos del PGOU son:

- Impedir la destrucción física del centro histórico de la ciudad y de su patrimonio inmobiliario.
- Recuperar dos parques de singular envergadura.
- Abordar la ordenación de la fachada litoral de la ciudad.
- Detener la degradación de la periferia urbana por la edificación de un volumen desmesurado.



Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
CAP SERVICI - SERV. DE MOBILITAT	RUTH LOPEZ MONTESINOS	26/12/2024	ACCV RSA1 PROFESIONAL ES	36610554452519199253 59470902420815387227 15408608



El PGOU ha ido incorporando actualizaciones, siguiendo la línea de protección de los espacios singulares.

La incorporación de la ZBE no supone ningún perjuicio sobre el planeamiento ni sobre el patrimonio de la ciudad, por lo que no existe una incompatibilidad entre el PGOU y la ZBE.

5.4.6. Plan de mejora de la calidad del aire de la aglomeración ES1016: L'Horta y área metropolitana.

El Plan de mejora cuenta con un diagnóstico de la Calidad del Aire de la Aglomeración, un análisis de la caracterización del dióxido de nitrógeno y la relación con el tráfico en la ciudad de València, un análisis de las emisiones debidas a este contaminante tanto por el tráfico rodado como debidas a las actividades de origen industrial y en base a ello, se establecen una serie de medidas que se plasman en actuaciones competenciales a nivel municipal principalmente, como autonómicas que van encaminadas a conseguir una disminución de los niveles medios de dióxido de nitrógeno en València.

También se destaca una de las medidas estatales principales más importante, establecida en el Plan Nacional de Calidad del Aire, que supone una herramienta imprescindible para llevar a cabo medidas de restricción de tráfico en las ciudades (Zonas Urbanas de Atmósfera Protegida) por parte de los Ayuntamientos interesados.

Las medidas se basan en la regulación del tráfico y la promoción de medios de transporte no contaminantes, como la bicicleta, así como el aumento de las zonas peatonales en el centro de la ciudad, todo lo cual es compatible con la ZBE.

5.4.7. Plan Especial de Protección de Ciutat Vella (PEP – Ciutat Vella)

El objeto del PEP – Ciutat Vella es la regulación patrimonial, urbanística y paisajística de los bienes inmuebles y espacios que integran esta parte del Conjunto Histórico de València, declarado Bien de Interés Cultural por Decreto 57/1993, de 3 de mayo, del Gobierno Valenciano, así como los del entorno de protección de los Bienes de Interés Cultural incluidos en este ámbito.

Así, el Plan tiene tres ejes que se desarrollan en distintas líneas de acción:

- Ordenación, protección y gestión.
 - Definición de las condiciones urbanísticas que regulan el paisaje urbano del centro histórico valenciano.
 - Catalogación del patrimonio que define el margen de maniobras para futuras actuaciones.
 - Agilidad del proceso de tramitación.
- Infraestructura verde urbana.
 - Establecer mejoras de calidad en el espacio público.
 - Definir acciones que fomentan una movilidad sostenible.
 - Orientar sobre aspectos referidos a la calidad de la imagen urbana.
- Regulación de usos y actividades.
 - Recuperar el tejido residencial.
 - Compatibilizar la terciarización del paisaje urbano con la idea del barrio.
 - Integración de equipamientos y dotaciones.

Los objetivos de este PEP – Ciutat Vella son compatibles con la ZBE, particularmente en lo relativo a definir acciones que fomentan una movilidad sostenible.



Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
CAP SERVICI - SERV. DE MOBILITAT	RUTH LOPEZ MONTESINOS	26/12/2024	ACCV RSA1 PROFESIONAL ES	36610554452519199253 59470902420815387227 15408608



5.4.8. Plan Director de Seguridad Vial

El Plan Director de Seguridad Vial 2018-2023 fue el primero del Ayuntamiento de València en coherencia con el objetivo establecido por la Comisión Europea de reducir a la mitad el número total de víctimas mortales en las carreteras de la Unión Europea para 2020 y siguiendo los principios de la *Visión Zero*. Se está trabajando para la actualización del Plan. Después de realizar el diagnóstico de seguridad vial en ciudad a través de las reuniones con diferentes entidades como la Policía Local, la Empresa Municipal de Transportes (EMT), Ferrocarriles de la Generalitat Valenciana (FGV), así como asociaciones vecinales y otras áreas del Ayuntamiento de València, se elaboró el Plan Director de Seguridad Vial que seguía líneas estratégicas para paliar las deficiencias y llegar a unos objetivos comunes en materia de movilidad.

Las ocho líneas estratégicas buscaban mejorar las condiciones de seguridad en la movilidad de peatones, movilidad ciclista, mejorar red viaria urbana y calmar el tráfico, mejorar el control y la vigilancia de la disciplina vial, así como los mecanismos de gestión, la educación y formación en esta materia, impulsar la participación y divulgación en seguridad vial y fomentar el uso de transportes sostenibles.

5.4.9. Plan Director de la Bicicleta de València

El Plan Director de la Bicicleta de València se articula en torno a tres ejes fundamentales que buscan fomentar y facilitar el uso de la bicicleta en la ciudad, garantizando tanto la accesibilidad como la seguridad y la sostenibilidad a largo plazo.

El primer eje es la infraestructura de la red ciclista. Este apartado se centra en la creación y ampliación de carriles bici segregados y seguros que conecten los principales puntos de la ciudad y áreas metropolitanas. También incluye la renovación y mantenimiento de los carriles bici actuales, asegurando que estén en buenas condiciones y sean seguros para los ciclistas. Además, se contempla la instalación de aparcamientos seguros y accesibles en puntos estratégicos, como estaciones de transporte público, centros comerciales y áreas residenciales.

El segundo eje es la sensibilización, educación y comunicación. Se promueve el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible, saludable y eficiente a través de campañas de concienciación pública. Se implementan programas educativos en escuelas y comunidades para enseñar las ventajas del ciclismo y las normas de seguridad vial. También se desarrollan canales de comunicación efectivos para informar a la ciudadanía sobre nuevas infraestructuras, eventos ciclistas y cambios en la normativa.

El tercer eje es la gobernanza y gestión. Se establecen mecanismos de coordinación entre las distintas áreas del gobierno municipal para una gestión eficiente de la infraestructura ciclista. Se fomenta la participación de la ciudadanía en la planificación y gestión de las políticas ciclistas a través de consultas públicas y foros participativos. Además, se implementan sistemas de monitoreo y evaluación para medir el uso de la bicicleta y el impacto de las políticas implementadas, permitiendo ajustes y mejoras continuas.

La Zona de Bajas Emisiones (ZBE) de València es totalmente compatible y complementaria con el Plan Director de la Bicicleta. Ambos planes comparten objetivos comunes de reducción de emisiones, mejora de la calidad del aire y promoción de modos de transporte sostenibles. La ZBE contribuirá a crear un entorno más seguro y atractivo para los ciclistas al reducir el tráfico de vehículos motorizados en ciertas áreas de la ciudad. Esto, a su vez, incentivará a más personas a optar por la bicicleta como medio de transporte diario, apoyando los objetivos del Plan Director de la Bicicleta.



Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
CAP SERVICI - SERV. DE MOBILITAT	RUTH LOPEZ MONTESINOS	26/12/2024	ACCV RSA1 PROFESIONAL ES	36610554452519199253 59470902420815387227 15408608



6. NATURALEZA Y EVALUACIÓN DE LA CONTAMINACIÓN

La Generalitat Valenciana, en el ejercicio de sus competencias en materia de calidad del aire, es la entidad encargada de realizar un seguimiento de los niveles de contaminación dentro del ámbito de la Comunitat Valenciana.

En relación con esto, se encuentra disponible el informe "Evaluación de la Calidad del Aire en la Comunidad Valenciana" del año 2023 (abreviadamente ECA 2023). Este estudio realiza un análisis diferenciado por zonas dentro de la Comunitat Valenciana, incluyendo el término municipal de València en la aglomeración denominada ES1016 L'HORTA. Esta aglomeración abarca, además de la mayor parte del término municipal de la ciudad, otros municipios colindantes, como se muestra en el plano siguiente:

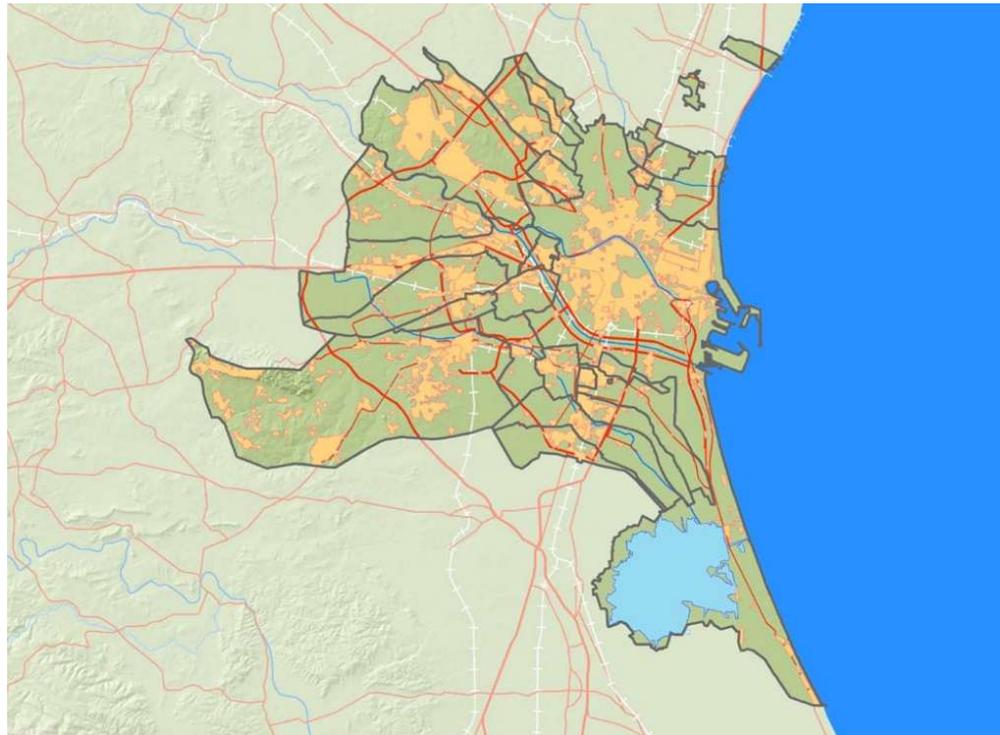


ILUSTRACIÓN 4. AGLOMERACIÓN ES1016 L'HORTA

Los municipios incluidos en las comarcas pertenecientes a dicha aglomeración ES1016 l'Horta son:

Comarca	Municipios
L'Horta Nord	Alboraia, Almàssera, Bonrepòs i Mirambell, Burjassot, Godella, Paterna, Rocafort, Tavernes Blanques.
València	València
L'Horta Sud	Alaquàs, Albal, Aldaia, Alfafar, Benetússer, Catarroja, Llocnou de la Corona, Manises, Massanassa, Mislata, Paiporta, Picanya, Quart de Poblet, Sedaví, Torrent, Xirivella



Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
CAP SERVICI - SERV. DE MOBILITAT	RUTH LOPEZ MONTESINOS	26/12/2024	ACCV RSA1 PROFESIONAL ES	36610554452519199253 59470902420815387227 15408608



TABLA 3. MUNICIPIOS DE LA AGLOMERACIÓN ES1016 L'HORTA

Por tanto, el total de municipios es de 25, sumando un área de 383,14 km² y afectando a una población de 1.388.985 habitantes.

De toda la información que contiene dicho informe, en este proyecto únicamente se comentarán los datos referentes al municipio de València.

Además de lo anterior, también se ha tomado como referencia para la caracterización de la calidad ambiental de la ciudad el estudio encargado dentro del contrato de “Suministro del sistema de gestión y control necesario para la implantación de la Zona de Bajas Emisiones de la ciudad de València” realizado por la empresa SUEZ y que se encuentra en el Anexo C al presente documento.

6.1. CONTAMINANTES Y OBJETIVOS DE CALIDAD DEL AIRE

En el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire se definen y establecen los objetivos de calidad del aire en referencia a la concentración en el aire ambiente de una serie de contaminantes.

De los diferentes contaminantes que comprende el citado Real Decreto 102/2011 en el Anexo V, I. Objetivos de calidad de los datos, en el presente documento se limitará el análisis a los referidos en el Anexo II. Categoría 1 de Indicadores de calidad del aire asociados al tráfico rodado del Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones.

Los indicadores de calidad del aire asociados al tráfico rodado que contempla el Anexo II del RD 1052/2022 son los siguientes: dióxido de nitrógeno (NO₂), partículas en suspensión menores de 10 micras (PM10) y partículas en suspensión menores de 2.5 micras (PM2.5).

- Dióxido de nitrógeno:
 - Valor límite horario (VLH).
 - Valor límite anual (VLA).
- Partículas PM10:
 - Valor límite diario (VLD).
 - Valor límite anual (VLA).
- Partículas PM2,5:
 - Valor límite anual (VLA).

Respecto a estos contaminantes, los límites estatales establecidos actualmente para determinar si se cumplen los objetivos de calidad del aire son:

Objetivos de calidad del aire para protección de la salud		
NO ₂	Valor límite horario Período de promedio: 1h	200 µg/m ³ Valor que no podrá superarse en más de 18 ocasiones por año civil
	Valor límite anual Período de promedio: 1 año	40 µg/ m ³



Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
CAP SERVICI - SERV. DE MOBILITAT	RUTH LOPEZ MONTESINOS	26/12/2024	ACCV RSA1 PROFESIONAL ES	36610554452519199253 59470902420815387227 15408608



	Umbral de alerta	400 µg/ m³ Se considerará superado cuando durante tres horas consecutivas se exceda dicho valor cada hora en lugares representativos de la calidad del aire en un área de, como mínimo, 100 km ² o en una zona o aglomeración entera, tomando la superficie que sea menor.
PM10	Valor límite diario Período de promedio: 24h	50 µg/ m³ Valor que no podrá superarse en más de 35 ocasiones por año
	Valor límite anual Período de promedio: 1 año	40 µg/ m³
PM2.5	Valor límite anual Período de promedio: 1 año	25 µg/ m³

TABLA 4. LÍMITES DE LA CALIDAD DEL AIRE SEGÚN REAL DECRETO 102/2011

Por último, y aunque no se tienen en cuenta para el análisis de este proyecto ya que no forman parte de la legislación vigente, se adjuntan los valores recomendados por la OMS en cuanto a la situación de la calidad del aire. Estos valores se han publicado en la guía de la calidad del aire “Directrices mundiales de la OMS sobre la calidad del aire” en su actualización del año 2021.

Parámetro	Periodicidad	Valor Guía OMS
SO₂	Diario	40 µg/m ³ (3 ó 4 veces/año)
NO₂	Anual	10 µg/m ³
	Diario	25 µg/m ³ (3 ó 4 veces/año)
PM10	Anual	15 µg/m ³
	Diario	45 µg/m ³ (3 ó 4 veces/año)
PM2.5	Anual	5 µg/m ³
	Diario	15 µg/m ³ (3 ó 4 veces/año)
O₃	8H	100 µg/m ³ (3 ó 4 veces/año)
	PS	60 µg/m ³

TABLA 5. VALORES DE CALIDAD DEL AIRE RECOMENDADOS POR LA OMS

Donde:

- 8H indica la máxima diaria de las medias móviles octohorarias
- PS significa Peak Season (máximo anual)

6.2. MEDICIONES

Las mediciones de las inmisiones del año 2023 se han extraído del documento de la Conselleria de Medioambiente, Agua, Infraestructuras y Territorio: *Evaluación De La Calidad Del Aire en la Comunidad Valenciana Año 2023*. Hay que indicar que, como se ha señalado en el apartado 3.2.1, las estaciones son capaces de medir más gases de los estrictamente necesarios según la legislación vigente. Es por ello que de las tablas que forman parte de los resultados se ha escogido únicamente aquellos que son de interés para el objeto de este proyecto.



Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
CAP SERVICI - SERV. DE MOBILITAT	RUTH LOPEZ MONTESINOS	26/12/2024	ACCV RSA1 PROFESIONAL ES	36610554452519199253 59470902420815387227 15408608



En los valores de PM₁₀ se muestran dos tipos de resultados: con y sin descuento. “Con descuento” significa que los valores de concentración de PM₁₀ han sido corregidos para eliminar ciertas interferencias o efectos que pueden sobreestimar los valores reales. “Sin descuento” indica que los valores reportados son las concentraciones directas medidas sin ninguna corrección o ajuste. Estos valores suelen ser más altos puesto que no se han eliminado las posibles interferencias o efectos que pueden sobredimensionar la medición.

DÍOXIDO DE NITRÓGENO (NO ₂) 2023				
ZONA	ESTACIÓN	VALOR LÍMITE ANUAL (40 µg/m ³)	VALOR LÍMITE HORARIO Nº sup. de 200 µg/m ³ (18 sup./año)	DATOS HORARIOS VÁLIDOS
ES1016	BURJASSOT - FACULTATS	11	0	98%
ES1016	QUART DE POBLET	15	0	99%
ES1016	VALÈNCIA - AV. FRANÇA	16	0	98%
ES1016	VALÈNCIA - BULEVARD SUD	18	0	99%
ES1016	VALÈNCIA - MOLÍ DEL SOL	16	0	93%
ES1016	VALÈNCIA - PISTA DE SILLA	16	0	99%
ES1016	VALÈNCIA - POLITÈCNIC	12	0	96%
ES1016	VALÈNCIA - VIVERS	12	0	99%
ES1016	VALÈNCIA CENTRE	28	0	99%
ES1016	VALÈNCIA OLIVERETA	34	0	99%

TABLA 6. MEDICIONES NO2 (2023)

PARTÍCULAS PM ₁₀ SIN DESCUENTO 2023					
ZONA	ESTACIÓN	VALOR LÍMITE DIARIO Nº sup. de 50 µg/m ³ (35 sup/año)	VALOR LÍMITE ANUAL 40 µg/m ³	Percentil 90,4 (50 µg/m ³)	DATOS DIARIOS VÁLIDOS
ES1016	BURJASSOT - FACULTATS	3	22	34	95%
ES1016	QUART DE POBLET	22	26	43	97%
ES1016	VALÈNCIA - AV. FRANÇA	5	18	31	99%
ES1016	VALÈNCIA - BULEVARD SUD	3	26	38	97%
ES1016	VALÈNCIA - MOLÍ DEL SOL	0	14	28	93%
ES1016	VALÈNCIA - PISTA DE SILLA	5	16	33	100%
ES1016	VALÈNCIA - POLITÈCNIC	0	13	22	95%
ES1016	VALÈNCIA - VIVERS	2	23	34	94%
ES1016	VALÈNCIA CENTRE	4	24	37	96%
ES1016	VALÈNCIA OLIVERETA	14	27	42	99%

TABLA 7. MEDICIONES PM10 SIN DESCUENTO (2023)



Plan de Recuperación,
Transformación
y Resiliencia

Financiado por
la Unión Europea
NextGenerationEU



Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
CAP SERVICI - SERV. DE MOBILITAT	RUTH LOPEZ MONTESINOS	26/12/2024	ACCV RSA1 PROFESIONAL ES	36610554452519199253 59470902420815387227 15408608



Id. document: SZZ4 4tSk 9fFL Z4NM sbcZ oEgH XQU=

CÒPIA INFORMATIVA (NO VERIFICABLE EN SEU ELECTRÒNICA)

PARTÍCULAS PM ₁₀ CON DESCUENTO 2023					
ZONA	ESTACIÓN	VALOR LÍMITE DIARIO Nº sup. de 50 µg/m ³ (35 sup/año)	VALOR LÍMITE ANUAL 40 µg/m ³	Percentil 90,4 (50 µg/m ³)	DATOS DIARIOS VÁLIDOS
ES1016	BURJASSOT - FACULTATS	3	19	30	95%
ES1016	QUART DE POBLET	17	24	40	97%
ES1016	VALÈNCIA - AV. FRANÇA	1	16	31	99%
ES1016	VALÈNCIA - BULEVARD SUD	2	24	34	97%
ES1016	VALÈNCIA - MOLÍ DEL SOL	0	12	25	93%
ES1016	VALÈNCIA - PISTA DE SILLA	5	15	32	100%
ES1016	VALÈNCIA - POLITÈCNIC	0	12	21	95%
ES1016	VALÈNCIA - VIVERS	1	21	30	94%
ES1016	VALÈNCIA CENTRE	0	21	32	96%
ES1016	VALÈNCIA OLIVERETA	9	24	39	99%

TABLA 8. MEDICIONES PM10 CON DESCUENTO (2023)

PARTÍCULAS PM _{2.5} 2023			
ZONA	ESTACIÓN	VALOR LÍMITE ANUAL 25 µg/m ³	DATOS DIARIOS VÁLIDOS
ES1016	QUART DE POBLET	13	97%
ES1016	VALÈNCIA - AV. FRANÇA	9	99%
ES1016	VALÈNCIA - MOLÍ DEL SOL	8	93%
ES1016	VALÈNCIA - PISTA DE SILLA	7	100%
ES1016	VALÈNCIA - POLITÈCNIC	9	95%
ES1016	VALÈNCIA - VIVERS	14	82%
ES1016	VALÈNCIA CENTRE	11	96%
ES1016	VALÈNCIA OLIVERETA	12	99%

TABLA 9. MEDICIONES PM2.5 (2023)

En el estudio llevado a cabo por la empresa SUEZ denominado "Evaluación De La Calidad Del Aire De La Aglomeración De València. Proyecto ZBE", se analizaron las mediciones de las estaciones durante 5 años consecutivos (2018-2023) de los siguientes contaminantes:

- Valor medio anual de NO2: estadístico asociado al cumplimiento del valor límite anual de este contaminante (40 µg/m³)
- Percentil 99,8 horario de NO2: estadístico asociado al cumplimiento del valor límite horario de este contaminante (200 µg/m³)
- Valor medio anual de PM10: estadístico asociado al cumplimiento del valor límite anual de este contaminante (40 µg/m³)
- Percentil 90,4 diario de PM10: estadístico asociado al cumplimiento del valor límite diario de este contaminante (50 µg/m³)
- Valor medio anual de PM2.5: estadístico asociado al cumplimiento del valor límite anual de este contaminante (25 µg/m³)



Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
CAP SERVICI - SERV. DE MOBILITAT	RUTH LOPEZ MONTESINOS	26/12/2024	ACCV RSA1 PROFESIONAL ES	36610554452519199253 59470902420815387227 15408608



Este informe también hace mención a las partículas en suspensión, cuyos niveles pueden estar influidos por fenómenos naturales como las intrusiones de polvo africano. Según se especifica en los informes anuales publicados por el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico en su página web, el porcentaje medio de días del período 2018-2022 con influencia de polvo africano en el Levante fue de un 26 %, esto es, casi 95 días/año. A su vez, la contribución media de polvo africano a los niveles de PM10 en el Levante durante el período 2018-2022 fue de 2,4 µg/m³.

	% de días con influencia de polvo africano	Contribución media anual a los niveles de PM10
2018	28%	1,6 µg/m ³
2019	25%	1,6 µg/m ³
2020	23%	2,5 µg/m ³
2021	26%	2,8 µg/m ³
2022	27%	3,9 µg/m ³

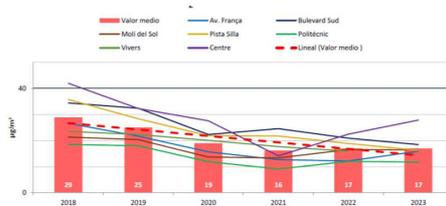
TABLA 10. PORCENTAJE DE DÍAS CON INFLUENCIA DE POLVO AFRICANO 2018-2022

6.3. ANÁLISIS DE LOS RESULTADOS

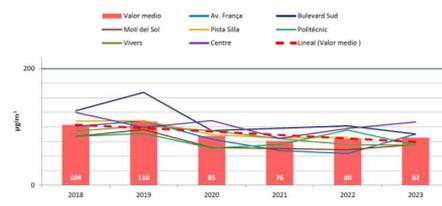
Tal y como indica el informe *Evaluación de la Calidad del Aire en la Comunidad Valenciana 2023*, de la Generalitat Valenciana, en la Aglomeración ES1016: L'HORTA, en la cual se encuadra el municipio de València, durante dicho año **no se superaron los valores límite u objetivo de los distintos contaminantes establecidos en la normativa vigente** relativa a calidad del aire *Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire*.

Como se había comentado, tras dos años atípicos como 2020 y 2021, por las restricciones de actividad que supuso la pandemia, en 2023 se ha mantenido la tendencia descendente observada en los últimos años con respecto a los valores de concentración de dióxido de nitrógeno (NO₂) en las aglomeraciones, con niveles de concentración alejados del valor límite anual (40 µg/m³) y que se acercan a los objetivos de la OMS para este contaminante.

Los gráficos muestran los promedios anuales de dióxido de nitrógeno (NO₂) en las diferentes estaciones de las aglomeraciones en los últimos 6 años.



Evolución del promedio anual de NO₂



Evolución del Percentil 99,8 horario de NO₂

Con respecto a los contaminantes primarios PM_{2.5} y PM₁₀, los niveles de concentración obtenidos se sitúan por debajo de los valores legislados para la protección de la salud establecidos en el Real Decreto 102/2011 en cuanto a superaciones horarias y anuales.



Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
CAP SERVICI - SERV. DE MOBILITAT	RUTH LOPEZ MONTESINOS	26/12/2024	ACCV RSA1 PROFESIONAL ES	36610554452519199253 59470902420815387227 15408608



Id. document: SZZ4 4tSk 9fFL Z4NM sbcZ oEgH XQU= CÒPIA INFORMATIVA (NO VERIFICABLE EN SEU ELECTRÒNICA)

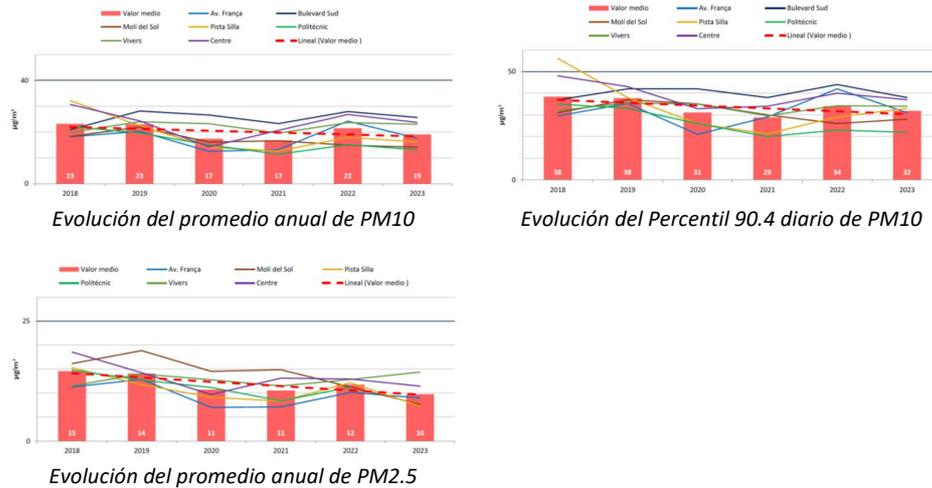


GRÁFICO 4. EVOLUCIONES DE LOS GASES NO2, PM10 Y PM2.5

En todos ellos se observa una tendencia descendente de los valores anuales que se mantiene después del episodio de disminución de actividad registrada en los años 2020 y 2021 por efecto de la pandemia.

7. ORIGEN DE LA CONTAMINACIÓN

Según las Directrices para la creación de Zonas de Bajas Emisiones del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (MITECO), los principales contaminantes emitidos directamente por el tráfico son el monóxido de carbono (CO), óxidos de nitrógeno (NOx), compuestos orgánicos volátiles (VOCs) y material particulado (PM10 y PM2,5).

En el documento *Evaluación de la calidad del aire de la aglomeración de València. Proyecto ZBE* se lleva a cabo un inventario de emisiones directas que tienen lugar en el municipio de València del que se extrae la información de los apartados siguientes. La justificación del origen de la contaminación en una zona específica, como la zona interior de la ciudad o las zonas de entrada y salida a la misma, generalmente se basa en múltiples factores que contribuyen a las emisiones contaminantes en el área estudiada.

7.1. ORIGEN POR SECTORES

Desde el punto de vista sectorial, al analizar el origen de las emisiones de contaminantes y gases de efecto invernadero (GEI) a la atmósfera se ve con claridad que los sectores que más contribuyen son en primer lugar el transporte (el inventario nacional de emisiones GEI 2022 ratifica esta circunstancia asignando al transporte una cuota del alrededor del 27% de la emisión total), seguido por la industria. En menor contribución aparece el sector primario (agricultura y ganadería) así como la generación eléctrica y las actividades residenciales e institucionales.

Para identificarlas, el documento *Evaluación de la calidad del aire de la aglomeración de València. Proyecto ZBE* describe la realización de un enfoque híbrido bottom-up para las emisiones del tráfico rodado y portuario, y un enfoque top-down para aquellos otros sectores que podrían tener influencia en la calidad del aire de la ciudad, como son: residencial-comercial-institucional, industria, agricultura y otras actividades portuarias. La contribución de cada tipo de fuente a los niveles de inmisión que se respira en la ciudad se determinó en el



Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
CAP SERVICI - SERV. DE MOBILITAT	RUTH LOPEZ MONTESINOS	26/12/2024	ACCV RSA1 PROFESIONAL ES	36610554452519199253 59470902420815387227 15408608



modelo de dispersión dentro del mismo informe. A continuación, se describen las emisiones identificadas:

7.1.1. Tráfico rodado

Esta categoría aborda la contaminación generada por los vehículos en circulación en carreteras y calles, emitiendo gases como dióxido de carbono (CO₂), monóxido de carbono (CO), óxidos de nitrógeno (NOx) y partículas finas, que contribuyen al deterioro de la calidad del aire y al cambio climático.

La imagen mostrada señala en amarillo las vías de circulación de la ciudad de València donde hay tráfico rodado.



ILUSTRACIÓN 5. CONTRIBUCIÓN TRÁFICO RODADO

7.1.2. Residencial – Comercial – Institucional (combustión de combustibles fósiles)

Incluye la contaminación resultante de la quema de combustibles fósiles en hogares, edificios comerciales e instituciones, emitiendo CO₂, CO, óxidos de nitrógeno (NOx), óxidos de azufre (SOx) y partículas.

Id. document: SZZ4 4tSk 9fFL Z4NM sbcZ oEgH XQU= COPIA INFORMATIVA (NO VERIFICABLE EN SEU ELECTRÒNICA)



Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
CAP SERVICI - SERV. DE MOBILITAT	RUTH LOPEZ MONTESINOS	26/12/2024	ACCV RSA1 PROFESIONAL ES	36610554452519199253 59470902420815387227 15408608



Id. document: SZZ4 4tSk 9fFL Z4NM sbcz oEgH XQU=
CÓPIA INFORMATIVA (NO VERIFICABLE EN SEU ELECTRÒNICA)



ILUSTRACIÓN 6. CONTRIBUCIÓN RESIDENCIAL-COMERCIAL-INSTITUCIONAL (COMBUSTIÓN DE COMBUSTIBLES FÓSILES)

7.1.3. Residencial – Comercial – Institucional (combustión de biomasa)

Se refiere a la contaminación derivada de la quema de biomasa, como leña, carbón vegetal o residuos agrícolas, en actividades residenciales, comerciales e institucionales, emitiendo partículas, monóxido de carbono (CO), hidrocarburos y compuestos orgánicos volátiles (COV).



ILUSTRACIÓN 7. CONTRIBUCIÓN RESIDENCIAL-COMERCIAL-INSTITUCIONAL (COMBUSTIÓN DE BIOMASA)

7.1.4. Agricultura (combustión de fuentes estacionarias y móviles)

Esta categoría trata la contaminación generada por la quema de combustibles en actividades agrícolas, ya sea en maquinaria agrícola (móviles) o en instalaciones estacionarias como secadores de granos, emitiendo CO₂, CO, óxidos de nitrógeno (NOx) y partículas.



**Plan de Recuperación,
Transformación
y Resiliencia**



Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
CAP SERVICI - SERV. DE MOBILITAT	RUTH LOPEZ MONTESINOS	26/12/2024	ACCV RSA1 PROFESIONAL ES	36610554452519199253 59470902420815387227 15408608



Id. document: SZZ4 4tSk 9fFL Z4NM sbcZ oEgH XQU=
CÓPIA INFORMATIVA (NO VERIFICABLE EN SEU ELECTRÒNICA)



ILUSTRACIÓN 8. CONTRIBUCIÓN AGRICULTURA

7.1.5. Actividades Portuarias

Se refiere a la contaminación asociada con las operaciones portuarias, incluida la quema de combustibles en los buques, equipos portuarios y vehículos de transporte terrestre en la zona portuaria, emitiendo óxidos de azufre (SOx), óxidos de nitrógeno (NOx), partículas y CO2.



ILUSTRACIÓN 9. CONTRIBUCIÓN ACTIVIDADES PORTUARIAS

7.1.6. Industria

Esta categoría abarca diversas actividades industriales que pueden generar contaminación atmosférica, incluyendo la quema de combustibles fósiles, procesos químicos y emisiones de procesos industriales, emitiendo SOx, NOx, CO2, compuestos orgánicos volátiles (COV) y partículas.



Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia



Financiado por la Unión Europea NextGenerationEU



Signat electrònicament per:

Table with 5 columns: Antefirma, Nom, Data, Emissor cert, Núm. sèrie cert. Row 1: CAP SERVICI - SERV. DE MOBILITAT, RUTH LOPEZ MONTESINOS, 26/12/2024, ACCV RSA1 PROFESIONAL ES, 36610554452519199253 59470902420815387227 15408608



Id. document: SZZ4 4tSk 9fFL Z4NM sbcz oEgH XQU=
CÓPIA INFORMATIVA (NO VERIFICABLE EN SEU ELECTRÒNICA)



ILUSTRACIÓN 10. CONTRIBUCIÓN INDUSTRIA

7.1.7. Emisiones difusas de COVNM domiciliarias

Se refiere a las emisiones de compuestos orgánicos volátiles no metánicos (COVNM) en entornos residenciales, como las provenientes de la limpieza con solventes, pinturas, productos de cuidado personal y la cocción de alimentos, contribuyendo a la formación de ozono troposférico y otros problemas de calidad del aire.



ILUSTRACIÓN 11. CONTRIBUCIONES DIFUSAS DE COVNM DOMICILIARIAS

7.1.8. Emisiones difusas de COVNM en estaciones de servicio (EE.SS.).

Aquí se refiere a las emisiones de compuestos orgánicos volátiles no metánicos en estaciones de servicio, principalmente asociadas con el almacenamiento y manejo de combustibles, así como con la evaporación durante el repostaje de vehículos, contribuyendo a la formación de ozono troposférico y otros problemas de calidad del aire.



Signat electrònicament per:

Table with 5 columns: Antefirma, Nom, Data, Emissor cert, Núm. sèrie cert. Row 1: CAP SERVICI - SERV. DE MOBILITAT, RUTH LOPEZ MONTESINOS, 26/12/2024, ACCV RSA1 PROFESIONAL ES, 36610554452519199253 59470902420815387227 15408608



Id. document: SZZ4 4tSk 9fFL Z4NM sbcZ oEgH XQU=
CÓPIA INFORMATIVA (NO VERIFICABLE EN SEU ELECTRÒNICA)



ILUSTRACIÓN 12. EMISIONES DIFUSAS DE COVNM EN EE.SS.

7.2. CONTRIBUCIONES DE LOS DIFERENTES SECTORES A LA CONTAMINACIÓN

En el informe antes referido Evaluación de la calidad del aire de la aglomeración de València. Proyecto ZBE, se muestra el resultado de la contribución de los distintos sectores de actividad al total de cada una de las siguientes emisiones: NOx, CO, NMVOC, SOx, PM10, PM2.5 y CO2eq en forma de gráficas.

No obstante, en este apartado únicamente se mostrarán aquellos que forman parte del objeto de este proyecto de implantación de ZBE: NOx, PM10 y PM2.5.



Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia

Financiado por la Unión Europea NextGenerationEU



Signat electrònicament per:

Table with 5 columns: Antefirma, Nom, Data, Emissor cert, Núm. sèrie cert. Row 1: CAP SERVICI - SERV. DE MOBILITAT, RUTH LOPEZ MONTESINOS, 26/12/2024, ACCV RSA1 PROFESIONAL ES, 36610554452519199253 59470902420815387227 15408608



Id. document: SZZ4 4tSk 9fFL Z4NM sbcZ oEgH XQU=

CÒPIA INFORMATIVA (NO VERIFICABLE EN SEU ELECTRÒNICA)

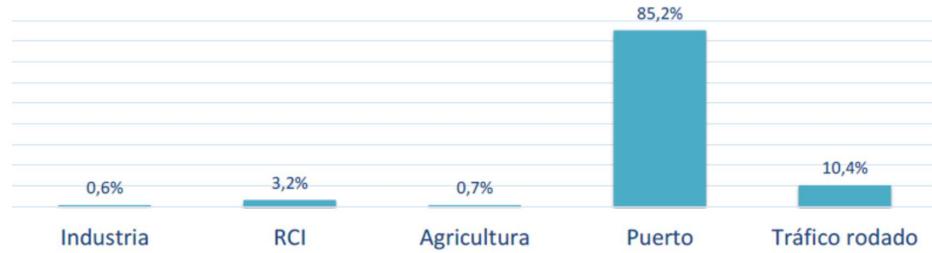


GRÁFICO 5. CONTRIBUCIÓN DE LOS SECTORES A LA EMISIÓN DE NOX

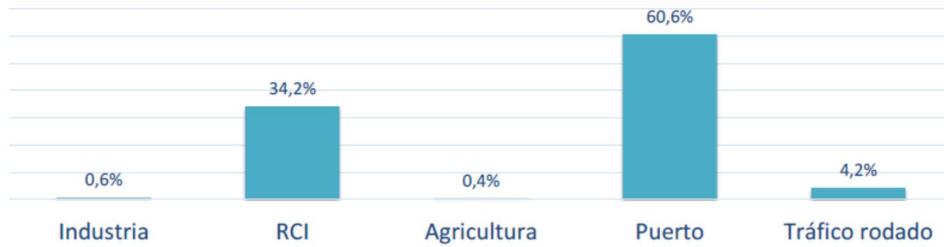


GRÁFICO 6. CONTRIBUCIÓN DE LOS SECTORES A LA EMISIÓN DE PM10

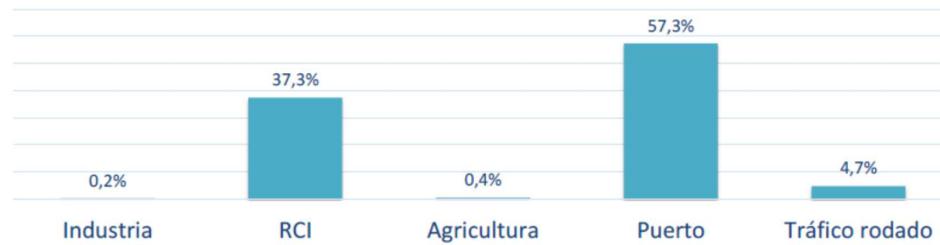


GRÁFICO 7. CONTRIBUCIÓN DE LOS SECTORES A LA EMISIÓN DE PM2.5

Del presente inventario se observa que, en términos generales, el sector del transporte es la principal fuente de emisiones, siendo el tráfico portuario el mayor contribuyente representando un alto porcentaje de las emisiones totales seguido por el transporte por carretera, que contribuye significativamente con alrededor del 20 % de las emisiones de gases contaminantes y gases de efecto invernadero (GEI). Del resto de sectores, destaca a nivel de emisiones el Residencial – Comercial – Institucional.

En este contexto, el presente proyecto se centra en la disminución del tráfico rodado de los vehículos que generan mayores emisiones contaminantes con el objetivo de mejorar la calidad del aire en el municipio. Para llevar a cabo esta tarea, se hace uso de datos detallados sobre los factores de emisión de dióxido de nitrógeno (NO₂) expresados en gramos por kilómetro (gr/km), correspondientes a las diferentes categorías de clasificación ambiental de los vehículos, conforme al Reglamento General de Vehículos.

La clasificación ambiental de los vehículos se establece en función de su potencial contaminante, permitiendo identificar aquellos que contribuyen en mayor medida a la



Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
CAP SERVICI - SERV. DE MOBILITAT	RUTH LOPEZ MONTESINOS	26/12/2024	ACCV RSA1 PROFESIONAL ES	36610554452519199253 59470902420815387227 15408608



contaminación atmosférica. A continuación, se presenta la relación de las emisiones de NO₂ de los turismos del municipio, categorizados según su clasificación ambiental:

Clasificación ambiental de los turismos	Emisiones de NO ₂ totales (gr/km)
A	0,705
B	0,453
C	0,098
ECO	0,015
CERO	0,000

TABLA 11. EMISIONES DE NO₂ SEGÚN CLASIFICACIÓN AMBIENTAL

Analizando estos datos, se observa que un vehículo con clasificación ambiental "A" emite, en promedio, 1,6 veces más NO₂ que un vehículo con clasificación "B". Además, emite 7,2 veces más NO₂ que un vehículo con clasificación "C" y 47 veces más que un vehículo con clasificación "ECO". Por otro lado, los vehículos que cuentan con la clasificación "CERO" no emiten dióxido de nitrógeno (NO₂).

7.3. ANÁLISIS DEL PARQUE CIRCULANTE

Llegados a este punto remitimos al lector al Anexo D donde se analiza en profundidad el parque censado y circulante tanto de la ciudad como de la provincia y fuera de ésta.

Del estudio destacamos las gráficas-matriz entre las categorías constructivas y el distintivo ambiental obtenidas a partir de las lecturas (pasos) realizadas en la Avda. del Cid:

MATRIZ DISTINTIVOS - CATEG. CONSTRUCCIÓN PASOS TOTALES REGISTRADOS						
CATEGORIA	S/D	B	C	E	0	TOTAL
Moto/Ciclomotor	1.448	3.933	28.693	0	2.168	36.242
Turismo	36.460	112.509	214.632	69.383	13.048	446.032
Autobuses	347	1.877	1.286	2.300	318	6.128
Furgonetas	6.917	15.448	24.468	984	659	48.476
Camiones	1.825	2.557	4.644	654	33	9.713
Otros	327	27	101	0	0	455
TOTAL	47.324	136.351	273.824	73.321	16.226	547.046

TABLA 12. DISTINTIVOS AMBIENTALES VS TIPOL. CONSTRUCTIVAS. Nº PASOS REGISTRADOS EN AVDA. CID

MATRIZ DISTINTIVOS - CATEG. CONSTRUCCIÓN PASOS PORCENTAJES						
CATEGORIA	S/D	B	C	E	0	TOTAL
Moto/Ciclomotor	0,3%	0,7%	5,2%	0,0%	0,4%	6,6%
Turismo	6,7%	20,6%	39,2%	12,7%	2,4%	81,5%
Autobuses	0,1%	0,3%	0,2%	0,4%	0,1%	1,1%
Furgonetas	1,3%	2,8%	4,5%	0,2%	0,1%	8,9%
Camiones	0,3%	0,5%	0,8%	0,1%	0,0%	1,8%
Otros	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%
TOTAL	8,7%	24,9%	50,1%	13,4%	3,0%	100,0%



Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
CAP SERVICI - SERV. DE MOBILITAT	RUTH LOPEZ MONTESINOS	26/12/2024	ACCV RSA1 PROFESIONAL ES	36610554452519199253 59470902420815387227 15408608



TABLA 13. DISTINTIVOS AMBIENTALES VS TIPOL. CONSTRUCTIVAS. Nº PASOS REGISTRADOS EN AVDA. CID

Las lecturas que se reflejan del estudio de dicho Anexo D se sintetizan en los siguientes puntos:

I. Distintivos Ambientales

1. No es adecuado usar el Censo de Distintivos Ambientales de la DGT para caracterizar el parque circulante real en València.
2. El parque circulante real es más nuevo de lo que sugiere el Censo DGT, con muchos vehículos sin distintivo (S/D).
3. Los vehículos más nuevos y eficientes se utilizan más que los más viejos e ineficientes, resultando en una edad media del parque circulante menor que la censada, en línea con estudios de otras ciudades como Madrid y Barcelona.

II. Categorías de Vehículos

1. Los turismos representan alrededor del 80% del tráfico registrado, seguidos por motocicletas/ciclomotores (6%) y furgonetas (9%).
2. En turismos, el distintivo ambiental (DA) C representa el 40% de los pasos, el DA B el 20% y S/D el 7%.
3. En motocicletas/ciclomotores, predomina la categoría C, sin presencia de vehículos tipo ECO.
4. En furgonetas, hay un 1,2% de vehículos sin distintivo (S/D), probablemente pertenecientes a autónomos y pequeñas empresas.

III. Edad Media de los Vehículos

1. La edad media de los vehículos circulantes es de aproximadamente 9 años.
2. La edad media real del parque circulante es sustancialmente inferior a la del Censo de vehículos, que es de alrededor de 14 años.

IV. Origen de los Vehículos (Domicilio Fiscal)

1. Cerca del 45% de los pasos son de vehículos registrados en la ciudad de València, 35% en otros municipios de la provincia y el 20% restante en otras provincias.
2. Destacan vehículos de Alicante, Castellón y Madrid, estos últimos siendo vehículos relativamente nuevos.
3. Al eliminar las repeticiones, el porcentaje de vehículos de la ciudad pasa del 44% al 40%, y de otros municipios de la provincia del 36% al 46%, indicando una mayor frecuencia de trayectos en vehículos registrados en la ciudad.

En conclusión, el análisis del parque de vehículos circulante en València revela que la realidad del tráfico urbano difiere notablemente de los datos del Censo de Distintivos Ambientales de la DGT, mostrando un parque vehicular más nuevo y eficiente en términos de emisiones. Los turismos predominan en la circulación, seguidos por motocicletas/ciclomotores y furgonetas, con una notable presencia de vehículos con distintivo C. La edad media de los vehículos circulantes es considerablemente menor que la registrada en el censo. Además, el origen de los vehículos indica una alta proporción registrada en València y sus alrededores, con una presencia significativa de vehículos provenientes de Madrid. Finalmente, se anticipa que la implementación de la nueva ordenanza de Zona de Bajas Emisiones tendrá un impacto sobre cerca de 40.000 vehículos que dejarán de circular por la ciudad.



Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
CAP SERVICI - SERV. DE MOBILITAT	RUTH LOPEZ MONTESINOS	26/12/2024	ACCV RSA1 PROFESIONAL ES	36610554452519199253 59470902420815387227 15408608



8. OBJETIVOS CUANTIFICABLES

El presente apartado se enfoca en establecer metas claras y medibles para la implementación exitosa de una Zona de Bajas Emisiones (ZBE) en la ciudad de València, conforme a lo estipulado en los artículos 3, 7 y 8 del Real Decreto 1052/2022. Estos objetivos se centran en diversas áreas clave para el desarrollo sostenible y la mejora de la calidad de vida urbana. Según el artículo 3, la ZBE debe contribuir a mejorar la calidad del aire y mitigar el cambio climático, promoviendo el cambio modal hacia formas de transporte más sostenibles y la eficiencia energética en el uso de los medios de transporte. Además, se deben establecer objetivos cuantificables para cada uno de estos ámbitos, de acuerdo con los requerimientos específicos detallados en los artículos 7 y 8.

El artículo 7 exige que el proyecto de ZBE defina objetivos cuantificables de calidad del aire que mejoren la situación actual dentro de su perímetro, cumpliendo con los valores límite establecidos en el Real Decreto 102/2011 sobre la calidad del aire y buscando alcanzar los valores guía de la Organización Mundial de la Salud. Se deben incluir medidas que incidan en los precursores de contaminantes secundarios cuando exista una relación causal demostrable. Si los valores límite se superan, el proyecto debe establecer un calendario para cumplir con estos límites y evaluar el impacto de las medidas adoptadas.

Por otro lado, el artículo 8 requiere que las ZBE definan objetivos cuantificables para 2030 en la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, alineados con los objetivos del Plan Nacional Integrado de Energía y Clima (PNIEC). Se deben monitorear estos objetivos utilizando indicadores específicos y facilitar la infraestructura para la recarga de vehículos eléctricos en condiciones competitivas y transparentes, dentro y fuera de las ZBE. Además, se promoverán medidas adicionales para la adaptación al cambio climático y la mitigación de sus efectos urbanos, como la reducción del efecto de isla de calor y la mejora de la conectividad natural.

En este sentido, se han planteado unos objetivos que pretenden mejorar tanto la calidad del aire como otros aspectos de la movilidad de la ciudad. Estos objetivos podrán ser monitorizados para, tal y como se analiza en el apartado 15, poder evaluar su cumplimiento.

8.1. MEJORA DE LA CALIDAD DEL AIRE

A pesar de que en la actualidad la calidad del aire de la ciudad cumple con los límites legalmente establecidos en el Real Decreto 102/2011, tal y como se ha justificado en el apartado 6.3, con la implantación de la zona de bajas emisiones recogida en el presente proyecto se busca mejorar la situación de partida.

En concreto se plantea como objetivo reducir significativamente los niveles de contaminación atmosférica recogidos en Real Decreto 1052/2022 en el Anexo II. Categoría 1., correspondientes al dióxido de nitrógeno (NO₂), partículas en suspensión menores de 10 micras (PM10) y partículas en suspensión menores de 2.5 micras (PM2.5). El monitoreo constante de la calidad del aire y la comparación de los niveles de contaminación antes y después de la implementación de la ZBE son fundamentales para evaluar el éxito de este objetivo.

A continuación se recogen los objetivos de calidad del aire marcados para cada una de las fases de implantación de la ZBE así como en el escenario 2030. Para el establecimiento de dichos objetivos se ha tomado como referencia los resultados de la modelización de calidad del aire elaborada por SUEZ.



Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
CAP SERVICI - SERV. DE MOBILITAT	RUTH LOPEZ MONTESINOS	26/12/2024	ACCV RSA1 PROFESIONAL ES	36610554452519199253 59470902420815387227 15408608



8.1.1. Objetivos escenarios parciales

El Escenario ZBE está referido a unas medidas que se completarán a lo largo de 3 fases de ejecución. En cada una de las fases, el porcentaje de vehículos con etiqueta A (que no constan de distintivo ambiental de la DGT) que verían su acceso restringido a la Zona de Bajas Emisiones, variaría hasta alcanzar el 100% de las restricciones y se ha obtenido a partir del análisis del registro de pasos por las cámaras:

- **Fase 1:** Restricción de acceso del 20% de los vehículos sin distintivo ambiental de la DGT
- **Fase 2:** Restricción de acceso del 56% de los vehículos sin distintivo ambiental de la DGT
- **Fase 3:** Restricción de acceso del 100% de los vehículos sin distintivo ambiental de la DGT

Las concentraciones esperadas en las estaciones de medida en cada una de las fases se muestran a continuación, estimadas a partir de los resultados de variaciones obtenidos en el modelo.

8.1.1.1. FASE 1. AÑO 2026

Objetivos de calidad del aire para protección de la salud. Escenario 2026					
Localización	NO ₂ Anual (µg/m ³)	NO ₂ Horario Percentil 99.8 (µg/m ³)	PM ₁₀ Anual (µg/m ³)	PM ₁₀ Diario Percentil 90.4 (µg/m ³)	PM _{2.5} Anual (µg/m ³)
PISTA DE SILLA	19	81	17	28	12
VIVERS	16	69	23	33	12
POLITÈCNIC	12	94	14	22	11
AVD. FRANCIA	12	54	23	40	10
MOLÍ DEL SOL	17	60	14	25	11
BULEVARD SUD	21	100	27	42	-
CENTRE	22	97	26	38	12
OLIVERETA	36	118	27	43	12

TABLA 14. VALORES OBJETIVO DE CONCENTRACIONES EN INMISIÓN EN LAS ESTACIONES DE MEDIDA TRAS APLICAR LAS REDUCCIONES PREDICHAS POR EL MODELO EN EL ESCENARIO DE SIMULACIÓN 2026

8.1.1.2. FASE 2. AÑO 2027

Objetivos de calidad del aire para protección de la salud. Escenario 2027					
Localización	NO ₂ Anual (µg/m ³)	NO ₂ Horario Percentil 99.8 (µg/m ³)	PM ₁₀ Anual (µg/m ³)	PM ₁₀ Diario Percentil 90.4 (µg/m ³)	PM _{2.5} Anual (µg/m ³)
PISTA DE SILLA	18	78	16	25	11
VIVERS	15	66	21	30	11
POLITÈCNIC	12	92	13	20	10



Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
CAP SERVICI - SERV. DE MOBILITAT	RUTH LOPEZ MONTESINOS	26/12/2024	ACCV RSA1 PROFESIONAL ES	36610554452519199253 59470902420815387227 15408608



AVD. FRANCIA	12	53	21	37	9
MOLÍ DEL SOL	16	58	13	23	10
BULEVARD SUD	20	97	22	33	-
CENTRE	22	96	23	35	12
OLIVERETA	35	111	24	38	12

TABLA 15. VALORES OBJETIVO DE CONCENTRACIONES EN INMISIÓN EN LAS ESTACIONES DE MEDIDA TRAS APLICAR LAS REDUCCIONES PREDICHAS POR EL MODELO EN EL ESCENARIO DE SIMULACIÓN 2027

8.1.1.3. FASE 3. AÑO 2028. ZBE

Objetivos de calidad del aire para protección de la salud. Escenario 2028. ZBE					
Localización	NO ₂ Anual (µg/m ³)	NO ₂ Horario Percentil 99.8 (µg/m ³)	PM ₁₀ Anual (µg/m ³)	PM ₁₀ Diario Percentil 90.4 (µg/m ³)	PM _{2.5} Anual (µg/m ³)
PISTA DE SILLA	18	74	14	22	10
VIVERS	14	63	18	27	9
POLITÈCNIC	12	90	12	17	9
AVD. FRANCIA	12	51	18	32	8
MOLÍ DEL SOL	15	55	14	28	9
BULEVARD SUD	19	92	21	35	-
CENTRE	22	94	20	30	10
OLIVERETA	33	102	21	33	11

TABLA 16. VALORES OBJETIVO DE CONCENTRACIONES EN INMISIÓN EN LAS ESTACIONES DE MEDIDA TRAS APLICAR LAS REDUCCIONES PREDICHAS POR EL MODELO EN EL ESCENARIO DE SIMULACIÓN 2028

8.1.2. Objetivo escenario 2030

Objetivos de calidad del aire para protección de la salud. Escenario 2030					
Localización	NO ₂ Anual (µg/m ³)	NO ₂ Horario Percentil 99.8 (µg/m ³)	PM ₁₀ Anual (µg/m ³)	PM ₁₀ Diario Percentil 90.4 (µg/m ³)	PM _{2.5} Anual (µg/m ³)
PISTA DE SILLA	17	70	11	18	9
VIVERS	13	59	14	23	7
POLITÈCNIC	11	88	10	14	8



Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
CAP SERVICI - SERV. DE MOBILITAT	RUTH LOPEZ MONTESINOS	26/12/2024	ACCV RSA1 PROFESIONAL ES	36610554452519199253 59470902420815387227 15408608



AVD. FRANCIA	11	49	15	26	7
MOLÍ DEL SOL	14	51	9	18	7
BULEVARD SUD	17	86	16	31	-
CENTRE	22	92	17	29	9
OLIVERETA	32	92	17	27	9

TABLA 17. VALORES OBJETIVO DE CONCENTRACIONES EN INMISIÓN EN LAS ESTACIONES DE MEDIDA TRAS APLICAR LAS REDUCCIONES PREDICHAS POR EL MODELO EN EL ESCENARIO DE SIMULACIÓN 2030

Según los resultados del modelo se espera cumplir con los valores límite anuales (NO₂: 20 µg/m³, PM₁₀: 20 µg/m³, PM_{2,5}: 10 µg/m³) planteados en el borrador de nueva directiva relativa a la calidad del aire ambiente y una atmósfera más limpia en Europa, exceptuando las estaciones Centre y Olivereta para el contaminante NO₂. En consecuencia, la aplicación de las restricciones al tráfico rodado recogidas en la Ordenanza parece indicar que serán efectivas y permitirán alcanzar en 2030 los nuevos límites de calidad del aire prácticamente en la totalidad de las estaciones de calidad del aire.

Es de destacar que los citados valores resultantes del modelo son una estimación teórica y que se han calculado tomando como referencia una serie de hipótesis conservadoras con el fin de no incluir más incertidumbre en el mismo. Muestra de ello es que no se ha tenido en cuenta la evolución natural del parque móvil hacia vehículos menos contaminantes ni tampoco el posible trasvase de personas al transporte público o hacia otros modos de transporte más sostenibles como consecuencia de las restricciones de circulación y de las medidas de fomento de movilidad que se prevén implantar en el municipio. Por todo lo anterior, es posible que los valores reales de calidad del aire resultantes sean mejores que los obtenidos en la modelización cumpliendo, por tanto, con los nuevos límites de calidad del aire en todas las estaciones.

8.2. OBJETIVOS DE MITIGACIÓN DEL CAMBIO CLIMÁTICO

8.2.1. IMPULSO DEL CAMBIO MODAL HACIA MODOS DE TRANSPORTE MÁS SOSTENIBLES

Uno de los objetivos clave de la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030 es promover un cambio modal hacia modos de transporte más sostenibles, conforme a las directrices del Plan Nacional Integrado de Energía y Clima 2021-2030 (PNIEC). En València, la ZBE impulsa esta transición mediante la desincentivación del uso de vehículos privados contaminantes.

Promover el cambio modal hacia opciones de transporte más sostenibles es esencial para reducir la congestión del tráfico y las emisiones de gases de efecto invernadero en las zonas urbanas. Al fomentar el uso del transporte público, la bicicleta y el caminar, se busca reducir la dependencia del automóvil privado, mejorar la movilidad urbana y crear entornos más saludables y habitables. Este objetivo implica la expansión de infraestructuras dedicadas a estos modos de transporte, la implementación de políticas de movilidad activa y la mejora de la accesibilidad peatonal y ciclista.



Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
CAP SERVICI - SERV. DE MOBILITAT	RUTH LOPEZ MONTESINOS	26/12/2024	ACCV RSA1 PROFESIONAL ES	36610554452519199253 59470902420815387227 15408608



En València la red del transporte público está compuesta por diversos medios de transporte que se integran entre sí para ofrecer una cobertura completa de la ciudad y su área metropolitana. Los principales medios de transporte público son:

EMT València:

- La red de la Empresa Municipal de Transportes (EMT) abarca aproximadamente 765 kilómetros con 47 líneas de autobuses.
- Cuenta con una flota de 492 autobuses, que ofrecen una frecuencia media de paso de 10 a 20 minutos dependiendo de la línea y la hora del día.
- La velocidad comercial de las líneas es de 12,54 km/h.
- EMT opera las 24 horas del día, con servicios nocturnos en determinadas rutas.

En 2023, los autobuses de la EMT València transportaron a un total de 99,7 millones de personas, lo que supone un 28% más que en 2022.

MetroValència (FGV):

- La red de MetroValència, gestionada por Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana (FGV), tiene una longitud total de 164 kilómetros y abarca 10 líneas (6 de metro y 4 de tranvía).
- Dispone de 122 trenes, con frecuencias de paso que varían entre 4 y 15 minutos según la línea y la franja horaria.
- El servicio de metro opera desde las 5:00 hasta las 23:30 horas, además de en horario nocturno algunos días de la semana.

En 2023, el metro de València transportó a un total de 90,4 millones de personas, lo que supone un 42,5% más que en 2022. Esta cifra representa el mayor registro de usuarios en la historia del metro valenciano.

En 2023, el tranvía de València transportó a un total de 13,8 millones de personas. Esta cifra también representa un récord histórico para este medio de transporte.

Renfe Cercanías:

- La red de Cercanías de Renfe en València cuenta con 252 kilómetros, distribuidos en 6 líneas que conectan la ciudad con su área metropolitana y otras localidades cercanas.
- La flota de Cercanías consta de 95 trenes, con frecuencias de paso de 20 a 30 minutos.
- Su horario de operación es de 5:00 a 23:00 horas.

Metrobús:

ATMV cuenta con una red de autobuses interurbanos que conecta los municipios metropolitanos entre sí y con la capital, llegando incluso a zonas externas de su ámbito territorial. Un total de 54 líneas constituyen la red, operadas por un conjunto de siete operadores privados que conforman la red de MetroBus: AUVACA S.A., AVSA, AUTOCARES BUÑOL S.L., EDETANIA BUS, FERNANBUS, AUTOCARES HERCA S.L. y URBETUR. La red se encuentra dividida conforme al nuevo mapa zonal de ATMV. Además de los títulos de coordinación SUMA proporcionados por ATMV, las personas viajeras también pueden optar por una serie de billetes y títulos propios de MetroBus para efectuar los trayectos realizados dentro de su red.

En 2022, los autobuses de Metrobús València transportaron a un total de 10,69 millones de personas, un 44% más que en 2021.

- Cuenta con una flota de alrededor de 117 autobuses, ofreciendo una frecuencia media de paso de 15 a 30 minutos dependiendo de la línea y la hora del día.
- La velocidad comercial de las líneas es de 18 km/h.



Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
CAP SERVICI - SERV. DE MOBILITAT	RUTH LOPEZ MONTESINOS	26/12/2024	ACCV RSA1 PROFESIONAL ES	36610554452519199253 59470902420815387227 15408608



- Metrobús opera desde las 6:00 hasta las 23:00 horas, con servicios nocturnos en algunas rutas específicas.

Por lo que respecta a la evolución de la demanda, según los datos de la ATP y el Informe 2021-22 del Observatorio Movilidad Metropolitana, los viajes anuales en autobús urbano y metropolitano entre los años 2013 y 2022 en el área metropolitana de València son los mostrados en la tabla siguiente. Las cifras indican millones de viajes.

2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2013-2022	2021-2022
97,25	97,2	98,5	103,6	105,26	105,73	107,1	57,95	65,7	88,49	-9%	34,70%

TABLA 18. EVOLUCIÓN 2013-2022 DEL AUTOBÚS EN EL ÁREA METROPOLITANA DE VALÈNCIA

En conjunto, para este periodo se produce una disminución de la demanda del 9% debido a la pérdida de viajes producida en 2020 debido a la pandemia. En el curso siguiente la recuperación fue del 34,70%.

Valenbisi:

- El sistema de bicicletas públicas Valenbisi tiene a su disposición los 218 kilómetros de infraestructura ciclista con la que cuenta la ciudad, cubriendo gran parte de esta y facilitando una opción sostenible de transporte.
- Cuenta con una dotación de 2.750 bicicletas disponibles en 276 estaciones repartidas por toda la ciudad.
- Valenbisi opera las 24 horas del día, permitiendo a las personas usuarias alquilar y devolver bicicletas en cualquier momento.

Además, hay que destacar que en 2023 Valenbisi registró más de 4,3 millones de viajes, lo que supone un incremento de un 15% con respecto al año anterior.

Infraestructura de red ciclista:

A lo largo de los últimos años los km de itinerarios ciclistas han ido aumentando hasta alcanzar los más de 200 km de carriles bici exclusivos y ciclocalles con que se cuenta en la actualidad. Se adjunta el plano de la red de itinerarios ciclistas extraído del [Geoportal](#) de movilidad del ayuntamiento:



ILUSTRACIÓN 13. PLANO DE LA RED CICLISTA DE VALÈNCIA



Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
CAP SERVICI - SERV. DE MOBILITAT	RUTH LOPEZ MONTESINOS	26/12/2024	ACCV RSA1 PROFESIONAL ES	36610554452519199253 59470902420815387227 15408608



La tabla siguiente proporciona una visión clara de las capacidades y servicios de los distintos medios de transporte público en València, según datos del Informe del Observatorio de Movilidad Metropolitana, 2021-2022.

Medio de Transporte	Longitud Total (km)	Vehículos Totales (dotación)	Frecuencia Media	Cobertura Horaria	Cantidad de Líneas
EMT València	765 km de líneas	492 autobuses	10-20 min	24 horas	47
MetroValència (FGV)	164 km de red	122 trenes	4-15 min	5:00-23:30	10 (6 de metro, 4 de tranvía)
Renfe Cercanías	252 km de red	95 trenes	20-30 min	5:00-23:00	6
Metrobús	1.964 km de líneas	117 aprox.	15-30 min	6:00-23:00	54
Valenbisi	218 km de carriles bici	2.750 bicicletas	N/A	24 horas	N/A

TABLA 19. CARACTERÍSTICAS DEL TRANSPORTE PÚBLICO EN VALÈNCIA

La variación del índice de motorización en València capital entre los años 2014 y 2022 ha sido de 2,59% en cuanto a nº de turismos por cada 1.000 habitantes. Este índice se refiere al crecimiento en la cantidad de coches por cada 1.000 habitantes durante ese período. Según el Observatorio Movilidad Metropolitana. Informe 2021-22, el número de vehículos por cada 1.000 habitantes para el año 2021, teniendo en cuenta el número de turismos, motocicletas y ciclomotores, tanto en el área metropolitana de València como en la ciudad capital, fue de 597 y 570 respectivamente. Esto significa que hay una gran cantidad de vehículos privados en la ciudad, lo que implica un impacto negativo en la calidad del aire, la congestión del tráfico y el ruido.

Las variaciones en los índices de motorización son poco significativas y no muestran una tendencia clara. En general, se mantiene la pauta observada en años anteriores: índices de motorización mayores en el área metropolitana que en la capital. Entre las posibles causas están las siguientes: el área metropolitana es menos densa que València y la eficiencia del transporte público es menor, por lo que se recurre al transporte privado.

Área metropolitana de València		València capital	
Turismos	Motos y ciclomotores	Turismos	Motocicletas
486	111	459	111

TABLA 20. ÍNDICE DE MOTORIZACIÓN (VEHÍCULOS/1.000 HABITANTES). AÑO 2021

La situación descrita justifica completamente la consideración de adoptar como objetivo del Proyecto ZBE de València el impulso del cambio modal hacia modos de transporte más sostenibles. Las medidas a adoptar se describen en el apartado 9 del presente documento.

8.2.2. MEJORA DE LA ACCESIBILIDAD

El segundo objetivo del Proyecto ZBE de València, en el marco de los de mitigación del cambio climático, es la mejora de la accesibilidad.

La Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030 y la Ley General de Derechos de las Personas con Discapacidad y de su Inclusión Social (Ley 1/2013) priorizan la accesibilidad universal en todas las políticas de movilidad. La implantación de la Zona de Bajas Emisiones (ZBE) en València busca mejorar la accesibilidad universal para todas las personas usuarias de la vía, asegurando desplazamientos más rápidos, seguros y eficientes. Esto incluye no solo a personas con discapacidad y movilidad reducida, sino también a otros grupos sociales como niños, mujeres y personas mayores, promoviendo una movilidad inclusiva y equitativa.



Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
CAP SERVICI - SERV. DE MOBILITAT	RUTH LOPEZ MONTESINOS	26/12/2024	ACCV RSA1 PROFESIONAL ES	36610554452519199253 59470902420815387227 15408608



Para las mujeres, cuya movilidad en general se caracteriza por un mayor número de etapas y por desplazamientos más cortos y numerosos, es fundamental la mejora de la accesibilidad en general y la del transporte público en particular, haciéndolo más seguro y accesible. También los menores y las personas mayores, usuarios más vulnerables, se beneficiarán de entornos más seguros.

En conjunto, con la mejora de accesibilidad se fomentará una movilidad inclusiva, segura y sostenible para todas las personas, eliminando las barreras entre colectivos y planteando soluciones para las ciudades del futuro.

8.2.3. FOMENTO DE LA ELECTROMOVILIDAD

El fomento de la electromovilidad es una pieza clave de la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030 y la Ley de Cambio Climático y Transición Energética (Ley 7/2021). Este esfuerzo se enmarca en los objetivos nacionales e internacionales para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero y avanzar hacia una movilidad más sostenible.

Por ello se plantea también como objetivo del Proyecto ZBE de València para la mitigación del cambio climático.

Actualmente, la ciudad de València cuenta con un porcentaje creciente de vehículos eléctricos, aunque estos aún representan una minoría del total. El parque móvil actual registrado de vehículos eléctricos (datos de 2024) es de 5.412 sobre un total de 497.624, lo que supone un 1,1% del total. La mayoría de los vehículos son diésel y gasolina, siendo casi anecdóticos los de motores de gas natural, butano o hidrógeno. A nivel municipal se está impulsando de forma decidida la instalación de nuevos puntos de recarga para vehículos eléctricos, con el objetivo de aumentar significativamente su número en los próximos años.

El Gobierno de España, a través del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, ofrece varias subvenciones para la adquisición de vehículos eléctricos, como parte del Plan MOVES III. Este plan incluye ayudas directas para la compra de vehículos eléctricos y para la instalación de puntos de recarga, tanto para particulares como para empresas. La Generalitat Valenciana (GVA) también contribuye con programas de incentivos adicionales para facilitar la transición hacia la electromovilidad.

Estas subvenciones son esenciales para reducir el coste inicial de los vehículos eléctricos, haciendo que sean más accesibles para la ciudadanía y las empresas. Además, la mejora en la infraestructura de recarga, apoyada por fondos tanto nacionales como autonómicos, asegura que las personas usuarias de estos tengan acceso a una red amplia y confiable de puntos de recarga.

8.2.4. PROMOCIÓN DE LA SOSTENIBILIDAD EN LA DISTRIBUCIÓN URBANA DE MERCANCÍAS (DUM)

Según la III Monografía del Observatorio de la Movilidad Metropolitana de fecha de diciembre de 2023, la distribución urbana de mercancías (DUM) representa un componente crucial en la cadena logística, constituyendo un porcentaje significativo del tráfico urbano. Este sector enfrenta retos significativos debido al incremento del comercio electrónico, que ha generado una mayor demanda de entregas rápidas y eficientes en las ciudades. Para abordar estos desafíos, es esencial implementar estrategias que equilibren el crecimiento económico con la sostenibilidad ambiental y social.

Una de las principales medidas para promover la sostenibilidad en la DUM es el uso de vehículos menos contaminantes, como aquellos que funcionan con gas natural, electricidad o tecnologías híbridas. La integración de estas flotas puede reducir considerablemente las



Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
CAP SERVICI - SERV. DE MOBILITAT	RUTH LOPEZ MONTESINOS	26/12/2024	ACCV RSA1 PROFESIONAL ES	36610554452519199253 59470902420815387227 15408608



emisiones de gases de efecto invernadero y los contaminantes que afectan la salud pública. Según estudios recientes, una reestructuración de la logística urbana implementando medidas como la consolidación de cargas junto con la adopción de vehículos más limpios podría reducir hasta un 50% las emisiones totales y los costes operativos de las empresas en un 46%. Los estudios son:

- Mohan, A., & So, L. (2019). *Impact of Freight Consolidation on Logistics Cost and Emissions*. Center for Transportation and Logistics, MIT.
- Networks and Spatial Economics. (2022). *Logistics Cost and Environmental Impact Analyses of Urban Delivery Consolidation Strategies*.
- Browne, M., Cherrett, T., & Allen, J. (2022). *Sustainable Urban Freight Transport: A Global Perspective*. Transportation Research Part D: Transport and Environment.

Por ello, se adopta como objetivo del Proyecto ZBE de València la promoción de la sostenibilidad en la distribución urbana de mercancías.

8.2.5. MEJORA DE LA SEGURIDAD VIAL

Aunque la mejora de la seguridad vial puede parecer un objetivo desvinculado de la mitigación del cambio climático, ambos comparten la visión de crear entornos urbanos más seguros y sostenibles. El Ayuntamiento de València ha trabajado en los últimos años en su Plan Director de Seguridad Vial 2018-2023 para reducir la siniestralidad y mejorar la seguridad de todas las personas usuarias de la vía pública. Este plan, alineado con la Estrategia de Seguridad Vial 2030 de la Dirección General de Tráfico (DGT), busca reducir en un 50% el número de fallecidos y heridos graves en accidentes de tráfico para 2030 respecto a las cifras de 2019. Mejorar la seguridad vial no solo protege vidas humanas, sino que también fomenta un uso más seguro y eficiente de los modos de transporte sostenibles, como caminar, andar en bicicleta y el uso de vehículos de movilidad personal. Al crear infraestructuras más seguras y promover comportamientos responsables, se contribuye a una ciudad donde la movilidad es no solo más segura, sino también más respetuosa con el medio ambiente. Este enfoque integral permite que la mejora de la seguridad vial complemente los objetivos de reducción de emisiones y promoción de una movilidad urbana más sostenible.

El Plan Director de Seguridad Vial de València se propone un objetivo global ambicioso: reducir la accidentalidad mientras se mantiene una movilidad segura en la ciudad. Este objetivo se desglosa en varios objetivos estratégicos clave que orientan las acciones y políticas implementadas.

Uno de los principales objetivos estratégicos es la protección de las personas más vulnerables. Esto incluye peatones, ciclistas, y personas usuarias de vehículos de movilidad personal, quienes están más expuestos a sufrir daños en caso de accidente. Otro objetivo esencial es promover entornos urbanos más seguros. Fomentar conductas y comportamientos más seguros es otro pilar del plan, que busca transformar a las personas en conductores y peatones responsables y, por último, el Plan también promueve una movilidad inteligente, segura y sostenible.

Por último, cabe recordar que se está trabajando en la actualización del Plan de Seguridad Vial con el fin de seguir promoviendo una movilidad segura.



Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
CAP SERVICI - SERV. DE MOBILITAT	RUTH LOPEZ MONTESINOS	26/12/2024	ACCV RSA1 PROFESIONAL ES	36610554452519199253 59470902420815387227 15408608



9. MEDIDAS DE MEJORA DE LA CALIDAD DEL AIRE Y MITIGACIÓN DE CAMBIO CLIMÁTICO

Frente al problema de la contaminación atmosférica, la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, establece una herramienta para los municipios: la creación de zonas de bajas emisiones (ZBE).

Los elementos esenciales que configuran cualquier ZBE son:

- **Ámbito geográfico:** ¿Dónde se encuentra la ZBE?
- **Calendario de implantación:** ¿Cuándo se aplican las medidas en la ZBE?
- **Restricciones al acceso, circulación y estacionamiento de vehículos,** así como las posibles excepciones: ¿A qué vehículos afecta la ZBE?

El propósito de este apartado es precisamente definir las respuestas a estas cuestiones, así como explicar por qué se propone esta solución y no otra. De manera complementaria, en este apartado se concretan las medidas adicionales que se llevarán a cabo para cumplir los objetivos del punto anterior 8. *Objetivos cuantificables.*

9.1. MEDIDAS PROPUESTAS

El gráfico siguiente muestra, a modo esquemático, dichos objetivos y las medidas propuestas que se describirán con detalle en los subapartados que se desarrollan a continuación. Si bien las medidas propuestas, en la mayor parte de las ocasiones contribuyen a la consecución de varios de los objetivos, se han clasificado en función del objetivo principal al que contribuyen.



Plan de Recuperación,
Transformación
y Resiliencia

Financiado por
la Unión Europea
NextGenerationEU



Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
CAP SERVICI - SERV. DE MOBILITAT	RUTH LOPEZ MONTESINOS	26/12/2024	ACCV RSA1 PROFESIONAL ES	36610554452519199253 59470902420815387227 15408608



Id. document: SZZ4 4tSk 9fFL Z4NM sbcZ oEgH XQU=

CÓPIA INFORMATIVA (NO VERIFICABLE EN SEU ELECTRÒNICA)



GRÁFICO 8. OBJETIVOS Y MEDIDAS PROPUESTAS

9.1.1. Aplicación de la zona de bajas emisiones València ZBE

La implantación de esta medida se sustenta en el análisis de la calidad del aire realizado en el informe "Evaluación de la calidad del aire de la aglomeración de València. Proyecto ZBE", recogido en el Anexo C y cuyas principales conclusiones se resumen en el apartado 6.3. En este informe se estudió la calidad del aire a lo largo de cinco años, analizando el decrecimiento en la emisión de gases contaminantes en el ámbito de la ciudad de València.

Partiendo de dichos resultados, se ha implementado un plan para establecer una Zona de Bajas Emisiones en València, siguiendo directrices de la Unión Europea y regulaciones estatales. Se espera ejecutar esta medida a través del contrato "Suministro del sistema de gestión y control necesario para la implantación de la Zona de Bajas Emisiones de la ciudad de València" que cuenta con financiación europea, y que incluye la instalación de cámaras, sensores y paneles informativos. Se procede a tramitar la aprobación de una Ordenanza para regular esta zona con el objetivo de proteger el medio ambiente de manera proporcional y respetando los intereses económicos y sociales de las personas residentes y las empresas.



Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
CAP SERVICI - SERV. DE MOBILITAT	RUTH LOPEZ MONTESINOS	26/12/2024	ACCV RSA1 PROFESIONAL ES	36610554452519199253 59470902420815387227 15408608



A continuación, se detalla en los siguientes subapartados los diferentes análisis de alternativas que se han llevado a cabo para la definición de las características de la Zona de Bajas Emisiones en relación con el ámbito geográfico, los vehículos afectados por las restricciones, el calendario de aplicación, así como las excepciones de acceso, circulación y estacionamiento.

9.1.1.1. ANÁLISIS DE ALTERNATIVAS

En el contexto de la implementación de la Zona de Bajas Emisiones (ZBE), es crucial llevar a cabo un análisis exhaustivo de las posibles alternativas para asegurar la efectividad y legalidad de las medidas propuestas. El *Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones* exige que se justifique la conformidad de las restricciones de acceso, circulación y aparcamiento, así como cualquier excepción establecida, con los artículos relevantes de varias normativas. En particular, es necesario demostrar que las medidas cumplen con el artículo 4 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, del Régimen jurídico del sector público, el artículo 5 de la Ley 20/2013, de 9 de diciembre, de Garantía de la unidad de mercado, y el artículo 6 del Reglamento de Servicios de las Corporaciones Locales. Este análisis garantizará que las restricciones sean justas, proporcionadas y compatibles con el marco legal vigente.

La implantación de una Zona de Bajas Emisiones (ZBE) en València requiere un análisis exhaustivo para justificar la decisión final. Este proceso se ha centrado en varias opciones, como el tipo de modelo territorial, los horarios de afección y las características de los vehículos afectados.

El objetivo principal ha sido evaluar y comparar diferentes alternativas, analizando su efectividad en la reducción de emisiones contaminantes, su impacto social y económico, su viabilidad técnica y su aceptación pública. A partir de esta evaluación, se ha seleccionado la combinación de opciones que mejor se adapta a las necesidades específicas de València, asegurando un impacto positivo en la calidad del aire y el bienestar de la ciudadanía.

Para la consecución de los referidos objetivos, las alternativas existentes las podemos agrupar en tres tipologías:

- Alternativas no normativas
- Alternativas normativas. Prohibiciones de acceso
- Alternativas normativas. Tasas de acceso

Alternativas no normativas

La alternativa de naturaleza no normativa supone no desarrollar el artículo 14.3 de la *Ley 7/2021, de 20 de mayo*, y apoyarse en otro tipo de instrumentos no vinculantes. Ello implicaría la utilización de medidas no regulatorias destinadas a la consecución de los mismos objetivos, pero sin implantar prohibiciones o exacciones fiscales.

Dichas medidas deberían consistir primero informar a la ciudadanía sobre la naturaleza e importancia del problema que se pretende atajar y segundo sobre las medidas a tomar voluntariamente para avanzar en la consecución de los objetivos prefijados. A su vez estas medidas se pueden complementar con ayudas o subvenciones públicas tanto para la sustitución de los vehículos más contaminantes por otros nuevos más respetuosos con el medio ambiente, por abonos, descuentos, etc., para el fomento del transporte público.

Si bien en general todas estas medidas tienen un efecto positivo, el problema que existe es el extraordinariamente alto nivel de incertidumbre en la consecución de los resultados. Así pues, los deseables principios de eficacia y eficiencia se ven mermados considerablemente.



Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
CAP SERVICI - SERV. DE MOBILITAT	RUTH LOPEZ MONTESINOS	26/12/2024	ACCV RSA1 PROFESIONAL ES	36610554452519199253 59470902420815387227 15408608



En conclusión, dada la naturaleza del problema, sus importantes efectos sobre la salud pública y el medio ambiente, y la necesidad de hacerle frente de forma inaplazable hace recomendable no tomar esta alternativa como la forma más apropiada de afrontarlo.

En cuanto al análisis de ventajas e inconvenientes de esta alternativa cabe señalar, empezando por las ventajas:

- Las cargas y obligaciones para la ciudadanía son mínimas.

En cuanto a los inconvenientes reseñar:

- Se estaría incumpliendo un deber legal al que está obligado el Ayuntamiento por el susodicho artículo 14.3 de la Ley 7/2021.
- La eficacia y la eficiencia se ven claramente comprometidas por cuanto se deja al albur de la responsabilidad social de la ciudadanía en general el avanzar o no en la consecución de los objetivos.
- Resultados esperados muy inciertos, pudiendo ser pobres o prácticamente inexistentes.
- En cuanto a los efectos sobre el presupuesto municipal, evidentemente son negativos ya que por el lado de los gastos están el coste de las medidas a implantar, pero del lado de los ingresos el saldo es nulo, con lo que el balance es necesariamente negativo.

Alternativas normativas. Prohibiciones de acceso

La segunda alternativa considerada es desarrollar una ordenanza basada en restricciones de acceso, circulación y estacionamiento de vehículos dentro del ámbito de la ZBE, de acuerdo con la definición jurídica de las mismas. Dichas restricciones, por imperativo legal, se basarán en la clasificación de los vehículos por su nivel de emisiones.

En este caso las restricciones se entienden en el sentido de limitaciones absolutas o prohibiciones y por tanto se establece una tipificación de infracciones y las correspondientes sanciones, en este caso las establecidas en el *Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial*.

Dicha alternativa es la que se ha implantado ya en la mayor parte de las ciudades españolas que han implantado ZBEs y entre las que cabe destacar Madrid y Barcelona. Asimismo, el Ayuntamiento de València también estableció dicho sistema para la implantación del APR "Ciutat Vella Nord".

Esta alternativa se basa en los siguientes elementos clave:

- **La definición de una o varias Zonas de Bajas Emisiones**, cada una de ellas entendidas como un ámbito espacial donde las restricciones de acceso, circulación y estacionamiento son homogéneas.
- **La fijación de los derechos de acceso de los vehículos a las diferentes Zonas en función de su nivel de emisiones tal y como obliga la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.** A efectos jurídicos el nivel de emisión vendrá definido por el Distintivo Ambiental de la DGT, regulado por la *Orden PCI/810/2018, de 27 de julio, por la que se modifican los anexos II, XI y XVIII del Reglamento General de Vehículos, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre*. Los derechos de acceso pueden a su vez establecer categorías, casuísticas adicionales, así como excepciones en función de la tipología constructiva de los vehículos y otras circunstancias.
- El **calendario temporal** o disposiciones transitorias que establezcan la cronología de entrada en vigor de las restricciones (prohibiciones) para las distintas zonas, y en



Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
CAP SERVICI - SERV. DE MOBILITAT	RUTH LOPEZ MONTESINOS	26/12/2024	ACCV RSA1 PROFESIONAL ES	36610554452519199253 59470902420815387227 15408608



función del distintivo ambiental, y adicionalmente si así se considera en función de las tipologías de los vehículos.

Como ventajas de esta alternativa cabe señalar:

- En cuanto a la eficacia de la norma, dado que se establece una prohibición absoluta debería ser máxima.
- Es un sistema bastante transparente y fácil de entender, cada vehículo por su matrícula lleva asociado un Distintivo Ambiental, y en función de ese simple dato conoce inmediatamente las restricciones de acceso que tiene.
- Relativo a la estabilidad presupuestaria, de las experiencias previas en otras ciudades españolas, suele arrojar un resultado bastante positivo por cuanto los ingresos derivados de las sanciones suelen superar ampliamente los costes de gestión del sistema. No obstante, con el paso del tiempo sería de esperar que el número de sanciones tenga una reducción continua y paulatina de manera que es posible que desaparezca en el futuro el superávit inicial esperado.

En cuanto a los inconvenientes reseñar:

- Esta opción adolece claramente de una óptima proporcionalidad y eficiencia, ya que la emisión real de un vehículo depende esencialmente de dos factores: su nivel de emisiones (caracterizado por el Distintivo Ambiental) y por el número de kilómetros recorridos. En la norma se tiene en cuenta el primer factor, pero no el segundo. No obstante, es conveniente resaltar que la decisión de utilizar el nivel de emisiones de los vehículos como variable para fijar las restricciones en las ZBE es una imposición recogida en la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.
- Es una medida muy restrictiva ya que es una prohibición de plano. La única alternativa para evitar ser sancionado es no usar el vehículo.
- Rechazo social. La imposición de una restricción de acceso de carácter general para un colectivo de vehículos grande ha de generar necesariamente rechazo social por parte de los afectados. Si la restricción es una prohibición el rechazo puede ser muy intenso.

Alternativas normativas. Tasas de acceso

Como tercera alternativa analizar la posible imposición de tasas de acceso. Es decir, las restricciones consistirían en reducir o constreñir, pero de manera que no exista una prohibición absoluta sino una carga, que sería evidentemente la tasa propuesta en el Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible.

Dicha tasa debería surtir el efecto de limitar o reducir el número de vehículos que acceden, circulan y estacionan en la ZBE. Naturalmente la tasa se establecería en base al nivel de emisiones del vehículo.

Esta alternativa se ha implantado en diversas ciudades europeas y del resto del mundo, por lo que se cuenta con amplia información de la misma. Ejemplos notables de dicha alternativa son las Low Emissions Zones (LEZ) de las ciudades de Londres y Estocolmo. Pero el caso más paradigmático y con más de 40 años de historia puede que sea el de la Congestion Charge de ciudad de Singapur.

Como ventajas de esta alternativa cabe señalar:

- Relativo a la eficacia de la medida, evidentemente, una tasa nunca será tan eficaz en limitar una conducta inadecuada como una prohibición. Sin embargo una tasa, en función de su importe, puede ser también muy desincentivadora.



Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
CAP SERVICI - SERV. DE MOBILITAT	RUTH LOPEZ MONTESINOS	26/12/2024	ACCV RSA1 PROFESIONAL ES	36610554452519199253 59470902420815387227 15408608



- Obedece al principio de “quien contamina paga” satisfaciendo el principio de proporcionalidad, ajustando la tasa al tipo de vehículo (y su grado de emisiones) y a las veces que acceda a la ZBE.
- Igualmente, y en cuanto a la eficiencia, la tasa permite que cada persona y especialmente las empresas, relativo a los vehículos de uso profesional, decida cuándo le resulta óptimo al analizar el *trade-off* (compensación o intercambio) entre soportar la tasa o sustituir el vehículo para cada caso particular.
- Una de las grandes ventajas de la tasa es que puede permitir una introducción paulatina, elevando su importe con un calendario predefinido, de manera que en los primeros ejercicios sea más baja para que la sociedad tome consciencia del problema y con el tiempo se vaya elevando para que tenga los efectos de desincentivar adecuadamente el uso de vehículos contaminantes.
- Desde el punto de vista de estabilidad presupuestaria si la tasa está bien diseñada debería tener un efecto neutro sobre los presupuestos municipales.

En cuanto a los inconvenientes reseñar:

- De acuerdo con el artículo 128.2 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, los reglamentos y disposiciones administrativas no podrán establecer: “tributos, exacciones parafiscales u otras cargas o prestaciones personales o patrimoniales de carácter público”. Es por ello que siendo las tasas una modalidad de tributo, su imposición a través del desarrollo de la correspondiente Ordenanza Fiscal requeriría de la previa aprobación del Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible.
- Rechazo social. La imposición de cualquier nuevo tributo genera un evidente rechazo. En este caso, tratándose de una tasa, el rechazo dependerá en gran medida del importe de la misma.

Alternativa propuesta

A la vista del anterior Análisis de Alternativas resulta bastante evidente que únicamente la implantación de zonas de bajas emisiones con restricciones absolutas (prohibiciones) de acceso, circulación y estacionamiento regulado a los vehículos más contaminantes es viable dado el marco normativo actual existente.

La alternativa no normativa adolece de una falta clara de eficacia, y la alternativa basada en tasa o exacciones económicas carece (a fecha de hoy) de la base normativa (proyecto de Ley de Movilidad Sostenible) que habilite la implantación de dicha medida.

Así pues, se ha optado por la implantación de restricciones absolutas, tal y como han venido haciendo otras grandes ciudades españolas como Madrid o Barcelona. Los detalles de la propuesta (ámbito, calendario, restricciones, etc.) se analizan a continuación.

Este enfoque se ha detallado a través de varias dimensiones:

I. Alternativas de Restricciones de Acceso por Potencial Contaminante del Vehículo

- Sin restricciones a ningún vehículo: No se aplican restricciones de acceso.
- Restricciones a los vehículos con etiqueta ambiental tipo A: Prohibición de acceso a vehículos sin etiqueta ambiental o con la etiqueta más baja (A), que suelen ser los más contaminantes.
- Restricciones a los vehículos con etiqueta ambiental tipo B: Ampliación de las restricciones para incluir también vehículos con etiqueta B, que tienen un nivel de emisiones moderado.

II. Alternativas de Restricciones de Acceso por Tipología de Vehículo



Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
CAP SERVICI - SERV. DE MOBILITAT	RUTH LOPEZ MONTESINOS	26/12/2024	ACCV RSA1 PROFESIONAL ES	36610554452519199253 59470902420815387227 15408608



Id. document: SZZ4 4tSk 9fFL Z4NM sbcZ oEgH XQU= CÒPIA INFORMATIVA (NO VERIFICABLE EN SEU ELECTRÒNICA)

- Vehículos asociados a la movilidad de las personas: Restricciones específicas para vehículos privados.
- Vehículos asociados al transporte de mercancías: Restricciones aplicadas a vehículos comerciales y de reparto, que frecuentemente circulan por áreas urbanas.

III. Alternativas de Restricciones de Circulación

- Sin horario de afección: Las restricciones se aplican en todo momento.
- Horario de afección de 13 horas, 365 días al año: Restricciones aplicadas durante las horas pico de tráfico y contaminación, todos los días del año.

IV. Alternativas de Modelo Territorial

- No aplicación de ZBE: No se implementa ninguna zona de bajas emisiones.
- Delimitación zona ZBE: Establecimiento de una zona específica con restricciones ambientales.

V. Alternativas de Implantación

- Implantación directa: Implementación inmediata de las restricciones.
- Implantación transitoria: Introducción gradual de las restricciones para permitir la adaptación progresiva de la ciudadanía y la infraestructura.

VI. Excepciones a las Restricciones

En todas las alternativas evaluadas, se consideran posibles excepciones a las restricciones para ciertos tipos de vehículos o personas usuarias, como aquellos destinados a servicios de emergencia, transporte público y otros servicios esenciales.

I. Restricciones de acceso según potencial contaminante

Entrando en las alternativas de restricciones de acceso por tipo de vehículo, señalar que este tipo de restricción afectaría tanto al acceso y circulación de los vehículos afectados a la ZBE como al estacionamiento de estos vehículos en su interior.

El estudio de alternativas se ha basado en analizar el impacto a nivel de calidad del aire y a nivel de parque móvil afectado que supondría la restricción de los vehículos sin etiqueta ambiental para decidir si esta medida es suficiente o si habría que extender las restricciones al resto de etiquetas considerando que, según el Real Decreto 1052/2022, se exige que las restricciones sean proporcionales a los objetivos de calidad del aire y mitigación de emisiones de gases de efecto invernadero y que estén debidamente motivadas.

Por tanto, a la vista de la distribución del parque circulante por etiquetas ambientales se ha procedido, como primer paso, a estimar la mejora de la calidad del aire que supondría la implantación de restricciones de circulación a los vehículos sin etiqueta ambiental. Esta situación ha sido analizada por la empresa SUEZ con los siguientes resultados para el escenario ZBE 2028 en relación con la reducción en las emisiones y las mediciones en las estaciones de calidad del aire, las cuales se muestran a continuación:

Reducción en las emisiones			
Contaminante	NOx	PM ₁₀	PM _{2.5}
Porcentaje de reducción	11,0%	12,1%	16,3%

TABLA 21. REDUCCIÓN RELATIVA DE EMISIONES



Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
CAP SERVICI - SERV. DE MOBILITAT	RUTH LOPEZ MONTESINOS	26/12/2024	ACCV RSA1 PROFESIONAL ES	36610554452519199253 59470902420815387227 15408608



Valores de reducción estimados por el modelo en las estaciones de calidad del aire Escenario ZBE					
	NO ₂ Anual	NO ₂ Horario Percentil 99,8	PM ₁₀ Anual	PM ₁₀ Diario Percentil 90,4	PM _{2,5} Anual
PISTA DE SILLA	-6,8%	-10,0%	-24,7%	-24,2%	-16,6%
VIVERS	-10,1%	-9,8%	-25,8%	-20,9%	-28,2%
POLITÈCNIC	-4,4%	-4,8%	-22,3%	-24,6%	-18,1%
AVD. FRANCIA	-4,9%	-6,5%	-24,6%	-22,7%	-19,4%
MOLÍ DEL SOL	-9,1%	-9,7%	-23,0%	-20,4%	-17,0%
BULEVARD SUD	-10,9%	-9,4%	-26,2%	-20,0%	-21,8%
CENTRE	-1,6%	-3,8%	-24,6%	-23,9%	-19,6%
OLIVERETA	-9,5%	-15,7%	-25,9%	-26,0%	-20,3%

Como se puede observar en las tablas anteriores, los valores en inmisión experimentarían una reducción de alrededor de un 8% en el NO₂ y de un 24% y 20% de PM₁₀ y PM_{2,5} anuales, aproximadamente.

Cabe señalar que el escenario planteado mediante la alternativa estudiada por SUEZ se considera un escenario conservador ya que:

- Supone que todos los vehículos sin distintivo ambiental o con etiqueta A se trasvasan a etiqueta B.
- No considera un cambio en la movilidad de la población hacia el transporte público.
- Mantiene el tráfico constante a lo largo del tiempo.
- No considera la renovación natural de los vehículos más contaminantes hacia otros menos contaminantes.

Por todo ello, es de suponer que la reducción de las emisiones será aún mayor que las estimadas.

Además de la simulación anterior y en línea con el artículo 8 del *RD 1052/2022*, en el que se solicita que las entidades locales definan objetivos para 2030 medibles y cuantificables de reducción de emisiones, se ha analizado también la calidad del aire en el año 2030 teniendo en cuenta las reducciones en emisiones de tráfico estimadas por el MITERD así como el escenario de restricción planteado por la ZBE, según se puede comprobar en el Estudio del Anexo C.

En 2030 se prevé que los umbrales de calidad del aire se reduzcan a la mitad de los actuales en base a proyecto de nueva Directiva de calidad del aire, tal y como se recoge en el preámbulo del citado Real Decreto. Estos umbrales, por tanto, pasarán a ser los siguientes:

NO₂ anual: 20 µg/m³
 PM₁₀ anual: 20 µg/m³
 PM_{2,5} anual: 10 µg/m³

Al comparar los anteriores umbrales con el escenario estimado para 2030 se comprueba que prácticamente la totalidad de las estaciones de calidad del aire estarían en condiciones de cumplirlos según las estimaciones realizadas.



Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
CAP SERVICI - SERV. DE MOBILITAT	RUTH LOPEZ MONTESINOS	26/12/2024	ACCV RSA1 PROFESIONAL ES	36610554452519199253 59470902420815387227 15408608



Concentraciones estimadas aplicando las reducciones obtenidas por el modelo en el Escenario 2030					
	NO ₂ Anual (µg/m ³)	NO ₂ Horario Percentil 99,8 (µg/m ³)	PM ₁₀ Anual (µg/m ³)	PM ₁₀ Diario Percentil 90,4 (µg/m ³)	PM _{2,5} Anual (µg/m ³)
PISTA DE SILLA	17	70	11	18	9
VIVERS	13	59	14	23	7
POLITÈCNIC	11	88	10	14	8
AVD. FRANCIA	11	49	15	26	7
MOLÍ DEL SOL	14	51	9	18	8
BULEVARD SUD	17	86	16	31	-
CENTRE	22	92	17	26	9
OLIVERETA	32	92	17	27	9

TABLA 22. CONCENTRACIONES DE EMISIONES EN EL ESCENARIO 2030

Por todo lo anterior, se estima suficiente la restricción del acceso, circulación y estacionamiento de los vehículos con etiqueta A sin necesidad de extender la prohibición a otras etiquetas puesto que con estas restricciones ya se estaría garantizando los umbrales de calidad del aire de la nueva Directiva. Además de lo anterior, dado que los vehículos con etiqueta B representan el 26.5% del parque registrado en València, una restricción total sobre estos vehículos, sumada a la restricción sobre los vehículos sin distintivo, afectaría a más del 50% de los vehículos registrados de la ciudad. Esto se considera una medida demasiado estricta para la población teniendo en cuenta, como ya se ha citado anteriormente, que el Real Decreto 1052/2022 establece que las restricciones en una ZBE deben ser proporcionales a los objetivos de calidad del aire y reducción de emisiones y que, además, los vehículos con etiqueta B cumplen con normas ambientales relativamente recientes (Euro 3 y Euro 4).

En conclusión, se considera que restringiendo la circulación únicamente a aquellos vehículos sin distintivo (S/D) o "A" se obtendría una mejora de la calidad del aire que cumpliría, junto a las medidas contempladas por el PNCCA, incluso con los nuevos valores límite de calidad del aire para 2030 recogidos en el proyecto de nueva Directiva y, además, no supondría un perjuicio desproporcionado sobre la población como lo sería ampliar las restricciones a los vehículos con etiqueta B.

II. Restricciones de acceso por categoría de vehículo

La implementación de la ZBE tiene como objetivo mitigar la contaminación atmosférica derivada del transporte mediante la aplicación de restricciones específicas de acceso para diferentes categorías de vehículos. Se ha valorado implementar restricciones basándose en el nivel de emisiones y proporción del parque circulante de dos categorías de vehículos: vehículos asociados a la movilidad de personas y los asociados al transporte de mercancías.

Según los datos de movilidad y contribución a la contaminación atmosférica empleados por la ciudad de Barcelona para la definición de su ZBE, los vehículos destinados a la movilidad de las personas representan el núcleo principal de los kilómetros-vehículo anuales y de las emisiones de contaminantes ambientales, siendo los responsables de 83% del origen de la contaminación de CO₂, el 79,5% de PM₁₀ y el 68,7% de NO_x.

En cambio, los vehículos asociados al transporte de mercancías como las furgonetas y los vehículos de reparto contribuyen en una proporción significativamente menor (17%, 20,5% y 31,3%, respectivamente).

Tomando como referencia los datos anteriores y con el fin de garantizar la continuidad de la actividad económica y la distribución eficiente de mercancías en la ciudad se ha optado por limitar las restricciones a la primera categoría de vehículos, los que transportan personas. Dentro de esta última se ha decidido, de forma adicional, excluir de estas restricciones debido



Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
CAP SERVICI - SERV. DE MOBILITAT	RUTH LOPEZ MONTESINOS	26/12/2024	ACCV RSA1 PROFESIONAL ES	36610554452519199253 59470902420815387227 15408608



a su papel crucial en el transporte público y su menor contribución porcentual a las emisiones totales, a los autobuses y autocares puesto que éstos forman parte esencial de la movilidad urbana y representan apenas un 0,3% del parque circulante total en la ciudad de València, tabla D.6 Anexo D.

Si se tiene en cuenta, además, que las restricciones solo se aplicarían a los vehículos que no cuentan con etiqueta ambiental o tienen etiqueta “A” según se ha justificado en el apartado anterior y que el porcentaje de vehículos asociados al reparto de mercancías resulta únicamente un 1,5% del parque circulante (tabla D.6 Anexo D), se refuerza la motivación sobre la exclusión de esta tipología de vehículos.

En conclusión, **se considera que restringiendo la circulación únicamente a aquellos vehículos privados sin distintivo (S/D) o “A” que transportan personas garantizará la continuidad de la actividad económica y la distribución eficiente de mercancías en la ciudad sin dejar de contribuir de forma notable a la mejora de la calidad del aire.**

Restricciones horarias de circulación

Las restricciones horarias de circulación se han adoptado en diversas ciudades europeas como una estrategia efectiva para reducir las emisiones de contaminantes en áreas urbanas densamente pobladas. En ciudades como Barcelona, se han implementado medidas similares dentro de su ZBE para limitar el acceso de vehículos contaminantes durante horarios específicos. Por ejemplo, Barcelona restringe el acceso de vehículos sin distintivo ambiental de la DGT durante los días laborables, de lunes a viernes, entre las 7:00 y las 20:00 horas. Esta estrategia permite reducir las emisiones durante las horas de mayor congestión y actividad urbana, mejorando la calidad del aire sin afectar significativamente la movilidad y la economía durante otros periodos. En el contexto de la implementación de la Zona de Bajas Emisiones (ZBE) de València se ha evaluado la posibilidad de imponer una restricción de circulación basada en franjas horarias para los vehículos más contaminantes teniendo en cuenta que, según se analiza en apartados anteriores, las restricciones afectarían a vehículos sin etiqueta y a la categoría de vehículos que transportan personas. Esta medida ha sido evaluada y justificada tras el análisis de su impacto ambiental.

Se ha analizado la variabilidad horaria de la concentración de gases contaminantes (PM10, PM2.5 y NO₂) comprobando que no es lo suficientemente significativa como para justificar restricciones específicas por franjas horarias. Los datos muestran que las emisiones de gases contaminantes tienden a ser relativamente constantes a lo largo del día, sin picos horarios que justifiquen una medida de restricción temporal. En el análisis se ha realizado la media horaria de todos los días del año 2024 hasta la redacción del presente proyecto en la estación València Centro, situada en la Plaza del Ayuntamiento. El estudio muestra que la diferencia en las concentraciones de NO₂ y partículas PM10 y PM2.5 entre las horas pico y el resto del día es mínima, contando además con los picos horarios límites establecidos por el Real Decreto 102/2011, lo que sugiere que una restricción horaria tendría un impacto marginal en la mejora de la calidad del aire.

A lo largo de los 119 días de datos analizados en esta estación únicamente se sobrepasaron los límites de media diaria de PM10 en cuatro ocasiones (estando el límite en 35 ocasiones), no siendo superadas en ninguna ocasión el límite horario NO₂ ni la media (hasta ese día) de PM2.5.



Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
CAP SERVICI - SERV. DE MOBILITAT	RUTH LOPEZ MONTESINOS	26/12/2024	ACCV RSA1 PROFESIONAL ES	36610554452519199253 59470902420815387227 15408608



Id. document: SZZ4 4tSk 9fFL Z4NM sbcZ oEgH XQU=

CÓPIA INFORMATIVA (NO VERIFICABLE EN SEU ELECTRÒNICA)

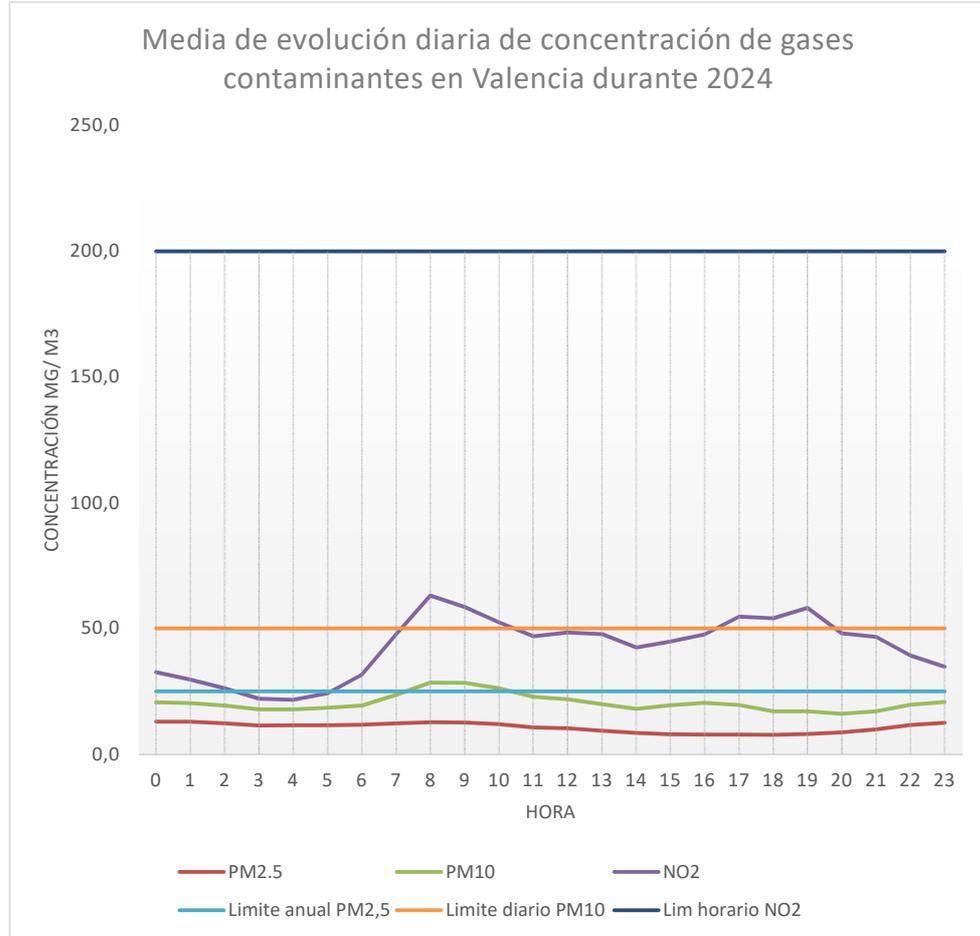


GRÁFICO 9. MEDIA DE EVOLUCIÓN HORARIA DE CONCENTRACIÓN DE GASES CONTAMINANTES EN VALÈNCIA DURANTE 2024. ESTACIÓN VALÈNCIA CENTRO

A la vista de lo anterior, **la alternativa elegida es la de no imponer restricciones horarias en la ZBE.**

III. Modelo territorial

Dentro de la evaluación de las alternativas del modelo territorial de la ZBE se han valorado las posibilidades de no implantar ninguna ZBE o generar una ZBE que cumpla los requisitos y recomendaciones establecidas por el MITECO.

La alternativa de no implantar ninguna zona de bajas emisiones no mejoraría la situación de la atmósfera más allá de la propia dinámica de la renovación natural del parque de vehículos tanto dentro como fuera del municipio de València.

Sin embargo, dado que la intención es la mejora del aire que respira la población y es una obligación legal para los municipios de más de 50.000 habitantes, se propone una segunda alternativa diseñada en base a las directrices para la creación de Zonas de Bajas Emisiones marcadas por el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (MITECO) sobre la definición y extensión de las ZBE:



Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
CAP SERVICI - SERV. DE MOBILITAT	RUTH LOPEZ MONTESINOS	26/12/2024	ACCV RSA1 PROFESIONAL ES	36610554452519199253 59470902420815387227 15408608



“...se deben buscar fronteras claramente comunicables, perceptibles y recordables, es decir, ser un área fácilmente identificable y reconocible. Para ello, siempre y cuando se cumplan los requisitos anteriores, pueden emplearse fronteras administrativas conocidas por la ciudadanía como los límites de distritos y barrios, vías importantes como las avenidas de ronda o circunvalación, elementos destacados como grandes zonas verdes, ríos o líneas de costa, líneas de ferrocarril, etc. Además, la delimitación debe permitir a los vehículos que lleguen a su perímetro continuar circulando sin acceder a la ZBE”.

En cuanto a la medida y extensión, las mismas directrices indican:

“El tamaño de la ZBE debe ser significativo y suficiente para el cumplimiento de sus objetivos. Se justifica que se trata de una zona con características adecuadas para la actuación, que incluye una parte significativa de la población, de la superficie del municipio o del tráfico de vehículos a motor. A modo de ejemplo, se considera que es una buena práctica una ZBE delimitada por un cinturón de rondas en ciudades que cuenten este tipo de estructuras viales. Así, la superficie mínima debe desincentivar el “efecto frontera”, entendido como el desplazamiento de los vehículos y sus emisiones desde el área restringida hacia las zonas adyacentes, sin reducción del tráfico en el conjunto del municipio.”

Por tanto, para la ciudad de València, la delimitación del ámbito territorial de la ZBE se ha realizado en consonancia con la normativa vigente, en particular:

- Artículo 5.1 de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera: Este artículo establece que la Administración General del Estado, en el ejercicio de sus competencias, fijará los objetivos de calidad del aire para los contaminantes atmosféricos y establecerá valores límite de emisión, teniendo en cuenta las recomendaciones de la Organización Mundial de la Salud y de la Unión Europea.
- Artículo 18 del Texto Refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial: Este artículo regula la circulación de vehículos por las vías públicas. En concreto, este artículo establece, entre otras premisas, que:
 - Los conductores deberán circular con la diligencia y precaución necesarias para evitar cualquier daño, tanto a las personas como a los bienes.
 - Deberán respetar las normas de circulación y las señales de tráfico.
 - Deberán mantener su vehículo en condiciones de seguridad.

A la vista de lo anterior se ha definido el perímetro de la *València ZBE* utilizando como límites las rondas Norte y Sur, la calle Serrería en el este, y algunas calles en el noroeste del municipio entre las que destacan la calle Camp de Túria. Se recuerda que en el Anexo B está el listado con las calles que delimitan la ZBE a implantar. A continuación, se justifica esta elección, destacando sus ventajas y la coherencia con los objetivos del proyecto.

a) Justificación del Perímetro

Eficiencia en la Reducción de Emisiones

Las rondas Norte y Sur, junto con las calles Serrería y aquellas que delimitan su perímetro por el noroeste, forman un contorno natural que abarca gran parte del núcleo urbano de València, donde la densidad de tráfico y las emisiones contaminantes son más altas. Al establecer estos límites, se maximiza el impacto positivo en la reducción de emisiones de vehículos en las áreas más congestionadas y contaminadas.

Hay que recordar que el anillo perimetral que delimita la *València ZBE* no estará sujeto a sanciones por lo que las personas usuarias podrán bordear el municipio sin necesidad de cruzarla. Los límites principales en cada sentido se resumen en:

1. Ronda Norte: Esta arteria conecta varias zonas residenciales, universitarias y comerciales, facilitando la movilidad y el acceso sin necesidad de ingresar al



Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
CAP SERVICI - SERV. DE MOBILITAT	RUTH LOPEZ MONTESINOS	26/12/2024	ACCV RSA1 PROFESIONAL ES	36610554452519199253 59470902420815387227 15408608



núcleo central de la ZBE. Su inclusión como límite de la ZBE garantiza que el tráfico de paso no penetre en la zona centro, reduciendo así la carga de emisiones en el corazón de la ciudad.

2. Ronda Sur: Similar a la Ronda Norte, esta vía principal permite la circulación alrededor de la ciudad, reduciendo la necesidad de atravesar áreas más contaminadas y congestionadas. Esto ayuda a mantener un flujo de tráfico continuo fuera del área central de la ZBE, disminuyendo la polución en las zonas más críticas.
3. Calle Serrería: Marca un límite claro en el este de la ciudad, conectando con áreas importantes sin incluirlas completamente en la ZBE. Este límite aprovecha las características urbanísticas y de tráfico existentes para crear una barrera efectiva contra la contaminación del aire en el núcleo urbano.
4. Conjunto de calles al noroeste: Estas calles conectan las rondas Norte y Sur en el noroeste, completando el perímetro de la ZBE y asegurando una cobertura uniforme y eficaz de las restricciones. Al utilizar estas vías como límite, se facilita la gestión del tráfico y se evita la entrada de vehículos contaminantes al área central desde el noroeste.

Impacto en la Movilidad y Accesibilidad

El diseño de la ZBE con estos límites facilita una gestión más eficiente del tráfico y del acceso a la zona restringida:

1. Desvíos Eficientes: Las rondas Norte y Sur, junto con las calles Serrería y Camp de Turia, entre otras, permiten desviar el tráfico de largo recorrido, reduciendo la necesidad de ingresar al centro de la ciudad. Esto disminuye la congestión y las emisiones en el núcleo urbano, al tiempo que facilita la movilidad general en València.
2. Facilita la Movilidad Alternativa: Dentro del perímetro de la ZBE se puede fomentar la movilidad activa y el uso del transporte público con nuevas líneas de EMT mejorando la accesibilidad. Esto se alinea con las iniciativas de la ciudad para promover el uso de medios de transporte más sostenibles.

Consideración de Infraestructuras Críticas

La mayoría de los hospitales y centros de salud importantes quedan fuera o en el límite del ámbito de la ZBE. Esto asegura que el acceso a servicios esenciales no se vea comprometido, manteniendo la accesibilidad para emergencias y pacientes. Esta consideración es fundamental para garantizar que las medidas de control de la contaminación no afecten negativamente a la prestación de servicios de salud críticos.

b) Ventajas Adicionales

1. Compatibilidad con la Infraestructura Existente: Utilizar las rondas Norte y Sur, Serrería y el conjunto de calles al noroeste como límites aprovecha la infraestructura vial existente para una implementación más eficaz de la ZBE. Esto minimiza la necesidad de realizar modificaciones costosas o disruptivas a la infraestructura urbana.
2. Facilidad de Implementación y Control: Los límites claros y bien definidos permiten una supervisión y control más eficientes, facilitando la gestión de la ZBE y el cumplimiento de las normativas. Esto también simplifica la comunicación y la aplicación de las nuevas restricciones a la ciudadanía y a las personas visitantes.
3. Alineación con el Plan de Movilidad Urbana: Este perímetro se alinea con los planes de movilidad urbana de València, integrándose con otras medidas de



Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
CAP SERVICI - SERV. DE MOBILITAT	RUTH LOPEZ MONTESINOS	26/12/2024	ACCV RSA1 PROFESIONAL ES	36610554452519199253 59470902420815387227 15408608



sostenibilidad y mejora de la calidad del aire. La cohesión con otros proyectos urbanos asegura que los esfuerzos para reducir la contaminación sean consistentes y coordinados.

Como complemento a lo anterior, es de destacar que en Ciutat Vella seguirá estando vigente el Área de Prioridad Residencia (APR-Ciutat Vella) que presenta unas restricciones adicionales de acceso y que ha demostrado ser un instrumento adecuado para disminuir la intensidad de tráfico en el centro de la ciudad, preservar los niveles de emisión de ruido, gases, humos y partículas contaminantes, mejorar las condiciones de movilidad y acceso para las personas residentes y evitar el acceso indiscriminado de personas usuarias externas.

Por tanto, **la delimitación de la ZBE de València utilizando como límites las vías mencionadas es una decisión estratégica que maximiza la reducción de emisiones y mejora la movilidad urbana. Esta alternativa permite una transición eficaz hacia una movilidad más sostenible, sin comprometer el acceso a servicios esenciales y facilitando la implementación y control de las medidas propuestas.**

IV. Alternativas de implantación

Se analizan dos situaciones: una implantación inmediata de una Zona de Bajas Emisiones (con restricciones directas a la circulación de vehículos sin distintivo ambiental) frente a una implantación gradual por fases.

En el escenario de una implantación sin fases, donde se prohíba de manera inmediata la circulación a los vehículos cuyo distintivo ambiental sea A, la ciudad enfrentaría una serie de desafíos significativos. La prohibición abrupta podría causar un impacto económico negativo considerable, tanto para residentes como para los negocios locales. Muchas personas se verían obligadas a realizar inversiones repentinas para sustituir sus vehículos, lo que podría generar tensiones financieras y afectar el desarrollo económico local. Además, una implementación inmediata podría resultar en una resistencia considerable por parte de la población, debido a la falta de tiempo suficiente para adaptarse y entender los nuevos requerimientos. Como se refleja en el Anexo D, la cantidad de vehículos afectados por la medida sería de alrededor de 40.000 turismos, motocicletas y ciclomotores.

En contraste, la alternativa de implementar la ZBE de València por fases ofrece una serie de ventajas que facilitan la transición y la aceptación de la medida. Se ha diseñado una transición de cuatro fases:

En la Fase 0, con la entrada en vigor de la Ordenanza y la Fase Informativa, no se aplicarían sanciones a ningún vehículo, lo que permitiría a la ciudadanía familiarizarse con las nuevas regulaciones sin el temor inmediato de ser penalizado. Esta fase educativa sería crucial para garantizar que todas las personas afectadas comprendan los beneficios y las obligaciones asociadas a la ZBE, promoviendo una mayor aceptación y colaboración.

La transición a la Fase 1, donde las sanciones se aplicarían solo a los vehículos registrados en municipios fuera de la provincia de València, permitiría mitigar el impacto en la economía local mientras se comenzase a reducir la entrada de vehículos más contaminantes. Este enfoque gradual ayudaría a las personas empadronadas en la ciudad a planificar los ajustes que requieran, otorgando además tiempo adicional a quienes se encuentran en municipios vecinos.

En la Fase 2, la aplicación de sanciones se extendería a los vehículos registrados fuera de la ciudad de València, pero no a los vehículos locales. Esto seguiría permitiendo una adaptación escalonada y continua, reduciendo progresivamente las emisiones contaminantes sin una interrupción drástica en la movilidad local.



Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
CAP SERVICI - SERV. DE MOBILITAT	RUTH LOPEZ MONTESINOS	26/12/2024	ACCV RSA1 PROFESIONAL ES	36610554452519199253 59470902420815387227 15408608



Finalmente, en la Fase 3 y siguientes, la implementación completa de las sanciones a todos los vehículos más contaminantes, independientemente del municipio de registro, aseguraría que la medida alcanzase su máximo impacto ambiental. Para este momento, las personas residentes en la ciudad habrían tenido suficiente tiempo para adaptarse, lo que reduce el impacto negativo en la economía local y mejora la aceptación social de la ZBE. También contribuirá a esa reducción del impacto la moratoria establecida en la Ordenanza para los vehículos más contaminantes de los municipios y pedanías de València afectados por la DANA.

La implementación por fases no solo permite una adaptación económica y social más suave, sino que también facilita la comprensión y el cumplimiento de las nuevas regulaciones. También proporciona a la ciudadanía el tiempo necesario para realizar los ajustes precisos en sus hábitos y vehículos, promoviendo una transición más ordenada y menos conflictiva hacia una movilidad sostenible.

Este enfoque gradual es, por tanto, la opción más beneficiosa para la sociedad en términos de economía, facilidad de cambio, adaptación y comprensión, garantizando una implementación exitosa y duradera de la ZBE en València.

Además, estas fases está previsto que coincidan con la puesta en marcha de nuevas líneas de EMT y Metrobús, ofreciendo alternativas viables y mejorando la infraestructura de transporte público.

V. Excepciones

Para dar respuesta a la movilidad esencial en vehículo privado que pueda verse afectada por las restricciones establecidas en la ZBE, se han considerado necesarias una serie de excepciones y autorizaciones temporales para ciertos grupos de usuarios. Estas excepciones buscan facilitar la movilidad de personas y familias con necesidades especiales, así como mitigar los efectos de las restricciones sobre actividades económicas y situaciones específicas.

Las excepciones establecidas son:

a. Vehículos de servicios esenciales y de emergencia (ambulancias, policía, bomberos, defensa, protección civil y salvamento):

Los vehículos destinados a servicios públicos esenciales y de emergencia deben tener acceso irrestricto a la ZBE para garantizar la seguridad y el bienestar de la ciudadanía. Estos vehículos desempeñan funciones críticas que requieren una movilidad inmediata y sin obstáculos.

b. Vehículos calificados como históricos según el Real Decreto 892/2024, de 10 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de Vehículos Históricos:

Los vehículos históricos, por su naturaleza y uso limitado, no representan una amenaza significativa para los objetivos de la ZBE. En concreto, según la Federación Española de Vehículos Históricos (FEVA), el 61% de los coches registrados como históricos circulan menos de veinte días al año y las distancias que recorren son pequeñas. En el caso de la ciudad de València, hay registrados alrededor de 500 vehículos históricos, lo que supone un porcentaje muy reducido respecto al parque total.

Asimismo, cabe destacar que el Real Decreto por el que se aprueba el nuevo Reglamento de Vehículos Históricos insta a los ayuntamientos para que, en el ejercicio de sus competencias para la regulación de los usos de las vías urbanas y para la restricción de la circulación a determinados vehículos en dichas vías por motivos medioambientales, establezcan fórmulas a través de sus ordenanzas municipales que permitan el acceso y la circulación a aquellas personas propietarias que hacen un uso esporádico o no habitual de sus vehículos históricos.



Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
CAP SERVICI - SERV. DE MOBILITAT	RUTH LOPEZ MONTESINOS	26/12/2024	ACCV RSA1 PROFESIONAL ES	36610554452519199253 59470902420815387227 15408608



Es por ello por lo que se considera que la decisión de excluir a esta categoría de vehículos está alineada con las nuevas directrices que prevé aprobar el Ministerio del Interior y la DGT y que su valor cultural y patrimonial justifica su preservación y excepcional acceso. No obstante, se limitará el número de accesos a 96 veces al año según establece el citado RD.

c. Vehículos que transportan personas titulares de una tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida:

Estos vehículos transportan a personas que, debido a su discapacidad, necesitan facilidades adicionales para su movilidad. Garantizar su acceso permanente mediante una inscripción registral asegura que sus necesidades de movilidad se cumplan sin comprometer su derecho a la accesibilidad e inclusión social.

d. Vehículos vinculados a una actividad económica:

Los vehículos empleados en actividades económicas, como el transporte de mercancías y servicios de entrega, son vitales para el funcionamiento de la economía local. Permitir su acceso asegura que las empresas puedan continuar operando eficientemente y la decisión de excluirlos ya se ha justificado en un apartado anterior. No obstante, con el fin de no afectar a ninguna actividad económica independientemente de la tipología se pretende extender esta excepción a los vehículos más contaminantes vinculados a ellas.

Para cuantificar el impacto de esta medida se ha tomado como referencia el dato del Anuario Estadístico 2023 del Ayuntamiento de València donde se indica que existen 25.209 vehículos registrados como Empresas y Organizaciones. Si a esta cantidad se le aplica el porcentaje de turismos del parque circulante sin distintivo ambiental (7,4% tabla D.6 Anexo D) resulta una cantidad de 1.866 vehículos. Esta cantidad supondría un porcentaje mínimo del total del parque registrado en la ciudad, menos de 0,4%.

e. Vehículos de familias numerosas:

Las familias numerosas, que a menudo dependen de vehículos más grandes, requieren excepciones para evitar una carga económica desproporcionada. Permitir el acceso permanente a sus vehículos garantiza que estas familias puedan continuar con sus actividades cotidianas sin impedimentos.

Según el *Informe Estadístico Títulos Familias 2022* (el más reciente), elaborado por la Vicepresidencia y Conselleria de Igualdad y Políticas Inclusivas de la Generalitat Valenciana, en la provincia de València, el número total de titulares de títulos de familias numerosas es el siguiente:

- Total de titulares de títulos de familias numerosas en la provincia de València: 40.319
- Porcentaje de la Comunidad Valenciana: 49.83%

Para estimar cuántos coches de familias numerosas se verían afectados por la excepción en la ZBE se necesita una suposición razonable del número promedio de coches por familia numerosa. Según datos generales de estudios en España, se puede asumir que cada familia numerosa tiene en promedio entre 1 y 2 coches.

Se plantean, por tanto, dos escenarios para estimar el número de vehículos:

Escenario conservador (1 coche por familia):

$$\text{Número de coches} = 40.319 \times 1 = 40.319$$

Escenario optimista (2 coches por familia):

$$\text{Número de coches} = 40.319 \times 2 = 80.638$$

Estos cálculos sugieren que entre 40.319 y 80.638 coches pertenecientes a familias numerosas en la provincia de València podrían beneficiarse de la excepción para acceder a la ZBE. De ellos, considerando que un 7,4% de los turismos circulantes son etiqueta "A" habría



Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
CAP SERVICI - SERV. DE MOBILITAT	RUTH LOPEZ MONTESINOS	26/12/2024	ACCV RSA1 PROFESIONAL ES	36610554452519199253 59470902420815387227 15408608



entre 2.984 y 5.967, lo que supone menos de un 1,2% del parque total de vehículos registrados en la ciudad.

f. Vehículos de familias con menores de 3 años:

Las familias con niños pequeños necesitan una movilidad flexible y segura, particularmente en emergencias médicas o situaciones que requieran desplazamientos rápidos y frecuentes. Garantizar el acceso a sus vehículos apoya la salud y el bienestar de los menores.

Se parte de la presunción de que el uso principal de esta excepción lo harán las familias con menores de 3 años de la ciudad de València para cuantificar el alcance. Así pues, según el Padrón municipal del año 2024 en València hay un total de 16.909 menores de 3 años (niños y niñas de 0, 1 y 2 años) en la ciudad.

Teniendo en cuenta este dato, tenemos varios escenarios posibles para establecer un número de familias con menores de 3 años. Por una parte, el máximo número de familias puede ser de 16.609 suponiendo que cada familia ha tenido 1 solo hijo. Por otro lado, se puede suponer, poniéndonos en un caso extremo, que cada familia después de haber tenido un hijo ha tenido otro en los siguientes tres años por lo que estaríamos hablando de un máximo de 8.805 familias de dos hijos cada una. También existe el caso de tener gemelos o mellizos, pero se va a considerar este caso como dentro de la segunda suposición. No se considera la situación de que una familia tenga 3 hijos menores de 3 años.

Por tanto, si cada una de las familias tiene un vehículo estaríamos hablando de 16.909 vehículos o 8.805 vehículos, según el número de hijos que tuviese cada familia (1 o 2). Si aplicamos el porcentaje de vehículos circulantes sin distintivo ambiental que hay en la ciudad (7,4%) tenemos una horquilla de entre 652 y 1.251 vehículos, lo que supondría menos del 0,25% del total del parque registrado en València en cualquier caso.

g. Vehículos que transportan mujeres embarazadas:

Las mujeres embarazadas requieren una mayor facilidad de movilidad para acceder a servicios de salud y otras necesidades. Proporcionar acceso permanente a sus vehículos durante el embarazo asegura que puedan recibir atención y moverse sin barreras.

Partiendo de la misma fuente que en el apartado anterior y considerando que serán principalmente las mujeres embarazadas de la ciudad las que harán uso de esta excepción, los menores de 0 años según el Padrón municipal de València son 5.569. Por tanto, considerando el número estable a juzgar por la evolución de la pirámide poblacional, se tiene, como máximo ese mismo número de embarazadas al año en la ciudad. Es decir 5.569 mujeres embarazadas que, teniendo cada una de ellas un vehículo y aplicando el porcentaje de vehículos sin distintivo daría un total de 412 vehículos. Un porcentaje sobre el total del parque registrado en València (497.624) de menos del 0,1%.

h. Vehículos de personas con movilidad reducida temporal:

Personas con movilidad reducida temporal, debido a lesiones o condiciones médicas, requieren excepciones para mantener su independencia y acceso a servicios médicos y de rehabilitación. Esta situación, puesto que se considera que son casos muy específicos, no se ha cuantificado.

i. Accesos puntuales:

Se permitirán 48 accesos puntuales anuales para los vehículos más contaminantes afectados sin distintivo ambiental. Esta medida se introduce para suavizar los efectos de las restricciones y cubrir necesidades puntuales de movilidad en las que carece de sentido obligar a cambiar de vehículo. Por ejemplo, puede haber situaciones donde una persona necesita realizar un viaje ocasional al centro de la ciudad por motivos personales o familiares que no justifican la compra o alquiler de un vehículo nuevo. Los 48 accesos anuales permiten una flexibilidad adicional, asegurando que las restricciones no sean excesivamente onerosas para



Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
CAP SERVICI - SERV. DE MOBILITAT	RUTH LOPEZ MONTESINOS	26/12/2024	ACCV RSA1 PROFESIONAL ES	36610554452519199253 59470902420815387227 15408608



las personas propietarias de vehículos sin distintivo ambiental. La Ordenanza contempla la posibilidad de cobrar una tasa por el trámite administrativo asociado a estos 48 accesos puntuales.

Todas las excepciones enumeradas se han diseñado para equilibrar la necesidad de reducir las emisiones contaminantes con la importancia de mantener la accesibilidad y funcionalidad para ciertos grupos de usuarios, asegurando una implementación justa y efectiva de la ZBE.

9.1.1.2. RESUMEN DEL ANÁLISIS DE ALTERNATIVAS

En la tabla siguiente se resumen las alternativas propuestas de implantación de la ZBE junto a las razones de aceptación o rechazo de las mismas:

	Alternativa	Implantación
Alternativas de restricciones de acceso por potencial contaminante de vehículo	Sin restricciones a ningún vehículo	X
	Restricciones vehículo Dist. Ambiental A	✓
	Restricciones vehículo Dist. Ambiental B	X
Alternativas de acceso por categoría de vehículo	Vehículos asociados a movilidad de personas	✓
	Vehículos asociados al transporte de mercancías	X
Alternativas de restricciones de circulación	Sin horario de afección	✓
	Horario de afección de 13 horas 365 días al año	X
Alternativas de modelo territorial	No aplicación de ZBE	X
	Delimitación zona ZBE	✓
Alternativas de implantación	Implantación directa	X
	Implantación transitoria	✓
Excepciones	Vehículos excepcionados	✓
	Permisos puntuales	✓

TABLA 23. ALTERNATIVAS ANALIZADAS

En base a las alternativas aceptadas como válidas se planteó la zona de bajas emisiones definida en los siguientes puntos.

9.1.1.3. CALENDARIO DE RESTRICCIONES

Dentro del ámbito de la *València ZBE* serán de aplicación las siguientes medidas generales de intervención:

Los vehículos más contaminantes (turismos, motocicletas y ciclomotores de distintivo ambiental A) tienen prohibido el acceso así como la circulación y el estacionamiento dentro del ámbito de València ZBE. No obstante, quedan excepcionados del cumplimiento de estas restricciones aquellos vehículos que cumplan los requisitos detallados en el apartado siguiente.

9.1.1.4. EXCEPCIONES

Las excepciones se han analizado en el apartado de análisis de alternativas 9.1.1.1, únicamente se van a enumerar:



Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
CAP SERVICI - SERV. DE MOBILITAT	RUTH LOPEZ MONTESINOS	26/12/2024	ACCV RSA1 PROFESIONAL ES	36610554452519199253 59470902420815387227 15408608



- Vehículos de servicios esenciales y de emergencia (ambulancias, policía, bomberos, defensa, protección civil y salvamento)
- Vehículos calificados como históricos según lo previsto en el Real Decreto 892/2024, de 10 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de Vehículos Históricos, con el número máximo de accesos puntuales al año fijados en el artículo 2 apartado 9 del mismo Real Decreto.
- Vehículos que transportan personas titulares de una tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida
- Vehículos vinculados a una actividad económica
- Vehículos de familias numerosas
- Vehículos de familias con menores de 3 años
- Vehículos que transportan mujeres embarazadas
- Vehículos de personas con movilidad reducida temporal
- Accesos puntuales

9.1.1.5. CALENDARIO DE IMPLANTACIÓN

El calendario propuesto para València ZBE es:

- **Ejercicio 2025.** Fase Informativa hasta 30 de noviembre de 2025. A partir de esa fecha comenzará la Fase Sancionadora limitada aplicando sanciones solamente a los vehículos registrados en municipios fuera de la provincia de València.
- **Ejercicio 2026.** Fase Sancionadora limitada. Solamente se aplicarían sanciones a los “vehículos más contaminantes” registrados en municipios fuera de la provincia de València.
- **Ejercicio 2027.** Fase Sancionadora limitada. Solamente se aplicarían sanciones a los “vehículos más contaminantes” registrados fuera de la ciudad de València.
- **Ejercicio 2028 y siguientes.** Sancionadora completa. Se aplicarían sanciones a todos los “vehículos más contaminantes” no excepcionados independientemente del municipio de registro.

9.1.1.6. ESTIMACIÓN DE LA MEJORA DE LA CALIDAD DEL AIRE OBTENIDA

El establecimiento de la zona de bajas emisiones tiene como objetivo último la mejora de la calidad del aire que respiramos en el ámbito de la ciudad de València. Esta mejora viene determinada por el nivel de ciertos gases considerados como perjudiciales para la salud en el ambiente. La monitorización de los parámetros de los gases contaminantes a través de las 9 estaciones de medición comentadas en un apartado anterior determina la evolución de la calidad del aire.

En el estudio elaborado por SUEZ, *Evaluación de la calidad del aire de la aglomeración de València. Proyecto ZBE*, se analiza la situación actual en base a los niveles históricos de los gases que perjudican la salud según el texto consolidado del Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

Escenario ZBE 2028

A partir de los datos del análisis realizado y empleando un modelo numérico de dispersión de calidad del aire, se simularon todas las posibles situaciones en un año civil en el entorno urbano de la ciudad de València, reproduciendo los campos de concentración tridimensional para los gases requeridos en la legislación actual: NO₂, NO_x y PM₁₀, PM_{2,5} y otros incluidos en el modelo al medirse desde las estaciones mencionadas.



Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
CAP SERVICI - SERV. DE MOBILITAT	RUTH LOPEZ MONTESINOS	26/12/2024	ACCV RSA1 PROFESIONAL ES	36610554452519199253 59470902420815387227 15408608



Los resultados de la simulación muestran una situación de la ciudad en la que los niveles de todos los gases analizados disminuyen su concentración en los porcentajes mostrados en la tabla siguiente:

Reducción de emisiones (%)							
CO	NO _x	NH ₃	NMVOG	SO ₂	PM ₁₀	PM _{2,5}	CO ₂
-13,3	-11,0	-17,9	-21,4	-0,3	-12,1	-16,3	-0,3

TABLA 24. REDUCCIÓN RELATIVA DE EMISIONES DE CIRCULACIÓN POR LA IMPLANTACIÓN DE LA ZBE

Con este porcentaje de reducción de emisiones, se estiman en la tabla siguiente las emisiones previstas para este escenario:

Reducción de emisiones			
Contaminante	NOx	PM ₁₀	PM _{2,5}
Emisiones totales en el municipio de València (t)	6.045	701	624
Emisiones por contribución de tráfico rodado %	10,4%	4,2%	4,7%
Emisiones por contribución de tráfico rodado (escenario base) (t)	629	29,4	29,3
Emisiones por contribución de tráfico rodado (escenario ZBE) (t)	563,6	28,16	27,9

TABLA 25. REDUCCIÓN ABSOLUTA DE EMISIONES POR LA IMPLANTACIÓN DE LA ZBE

Por otro lado, el modelo arroja los resultados de concentraciones estimadas en cada una de las estaciones en el escenario de implantación de la ZBE.

Concentraciones estimadas aplicando las reducciones obtenidas por el modelo en el Escenario ZBE					
	NO ₂ Anual (µg/m ³)	NO ₂ Horario Percentil 99,8 (µg/m ³)	PM ₁₀ Anual (µg/m ³)	PM ₁₀ Diario Percentil 90,4 (µg/m ³)	PM _{2,5} Anual (µg/m ³)
PISTA DE SILLA	18	74	14	22	10
VIVERS	14	63	18	27	9
POLITÈCNIC	12	90	12	17	9
AVD. FRANCIA	12	51	18	32	8
MOLÍ DEL SOL	15	55	11	21	9
BULEVARD SUD	19	92	21	35	-
CENTRE	22	94	20	30	10
OLIVERETA	33	102	21	33	11

TABLA 26. ESTIMACIÓN DE CONCENTRACIONES EN INMISIÓN EN LAS ESTACIONES DE MEDIDA TRAS APLICAR LAS REDUCCIONES PREDICHAS POR EL MODELO EN EL ESCENARIO DE SIMULACIÓN ZBE

Los resultados con mapas de dispersión referidos al escenario ZBE se muestran a continuación:

Id. document: SZZ4 4tSk 9fFL Z4NM sbcz oEgH XQU=

CÓPIA INFORMATIVA (NO VERIFICABLE EN SEU ELECTRÒNICA)

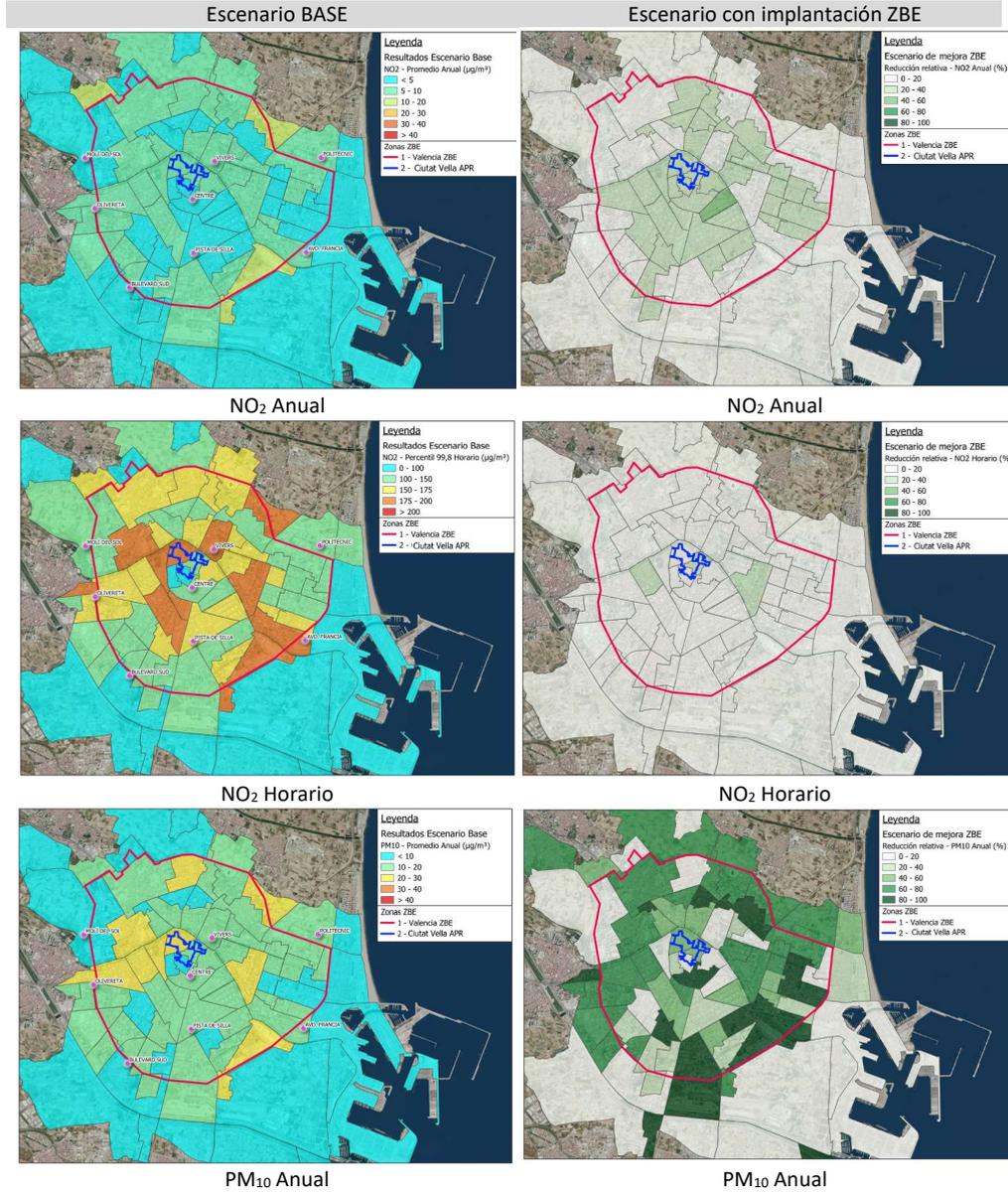


Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
CAP SERVICI - SERV. DE MOBILITAT	RUTH LOPEZ MONTESINOS	26/12/2024	ACCV RSA1 PROFESIONAL ES	36610554452519199253 59470902420815387227 15408608



Id. document: SZZ4 4tSk 9fL Z4NM sbcz oEgH XQU=
CÓPIA INFORMATIVA (NO VERIFICABLE EN SEU ELECTRÒNICA)



Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
CAP SERVICI - SERV. DE MOBILITAT	RUTH LOPEZ MONTESINOS	26/12/2024	ACCV RSA1 PROFESIONAL ES	36610554452519199253 59470902420815387227 15408608



Id. document: SZZ4 4tSk 9fFL Z4NM sbcz oEgH XQU=
CÒPIA INFORMATIVA (NO VERIFICABLE EN SEU ELECTRÒNICA)

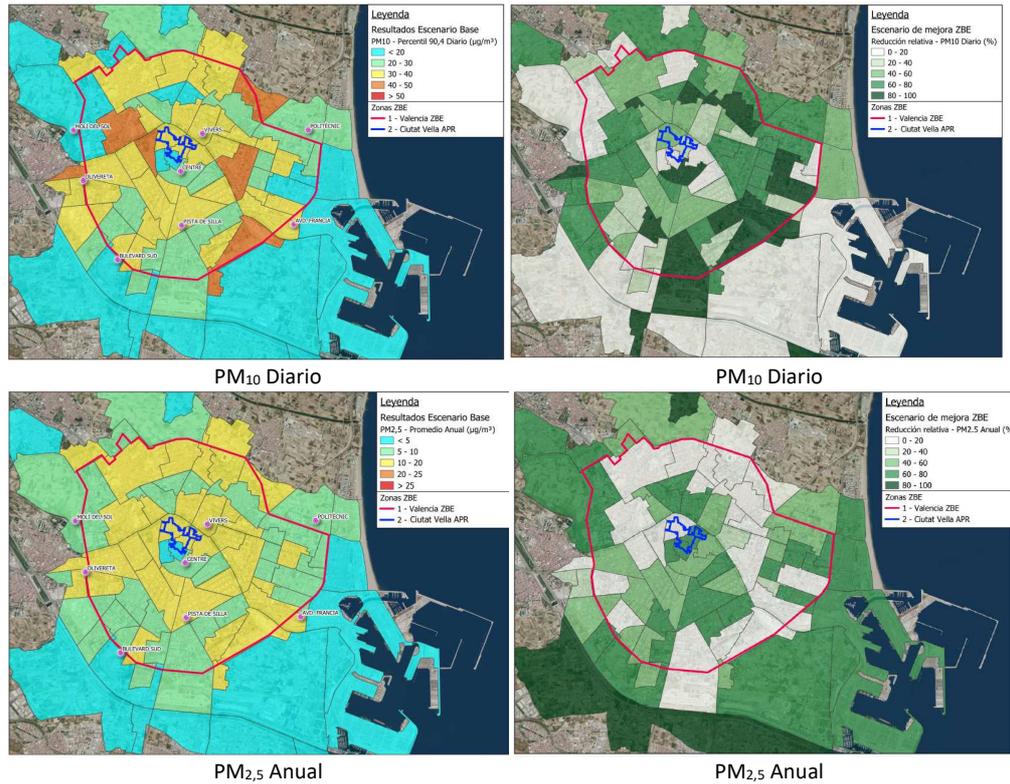


GRÁFICO 10. PLANOS DE SITUACIÓN DE PARTIDA VS REDUCCIÓN POR ZBE PARA LAS DISTINTAS EMISIONES

Por todo lo anterior, se estima que la mejora de la calidad del aire a partir del cuarto año de implantación de la ZBE (a partir del año 2028), que es cuando los vehículos con distintivo ambiental A tendrán restringida la circulación, será parecida a los valores arrojados en este modelo.

Escenario 2030

Otro de los escenarios analizados fue el escenario a más largo plazo del año 2030. Para su elaboración se tuvieron en cuenta los valores obtenidos por el modelo del escenario base y la contribución de tráfico en las estaciones. A partir de aquí se realizaron proyecciones para el año 2030 según los criterios del MITERD. Los valores obtenidos de las reducciones en inmisión vienen reflejados en las tablas siguientes:

Valores de reducción estimados por el modelo en las estaciones de calidad del aire Escenario 2030					
	NO ₂ Anual	NO ₂ Horario Percentil 99,8	PM ₁₀ Anual	PM ₁₀ Diario Percentil 90,4	PM _{2,5} Anual
PISTA DE SILLA	-11,5%	-15,1%	-39,6%	-36,5%	-24,3%
VIVERS	-16,7%	-15,2%	-41,5%	-31,6%	-46,7%
POLITÈCNIC	-6,6%	-7,6%	-34,7%	-38,4%	-29,1%
AVD. FRANCIA	-8,1%	-11,0%	-38,4%	-38,6%	-28,4%
MOLÍ DEL SOL	-13,7%	-16,5%	-37,0%	-30,0%	-25,0%
BULEVARD SUD	-18,0%	-15,5%	-42,2%	-29,4%	-37,1%
CENTRE	-2,7%	-5,9%	-38,3%	-36,1%	-32,4%
OLIVERETA	-13,9%	-24,6%	-39,2%	-39,3%	-33,6%

TABLA 27. VARIACIONES DE EMISIONES DE TRÁFICO EN 2030



Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
CAP SERVICI - SERV. DE MOBILITAT	RUTH LOPEZ MONTESINOS	26/12/2024	ACCV RSA1 PROFESIONAL ES	36610554452519199253 59470902420815387227 15408608



Las concentraciones de inmisión que se midieron en las estaciones de calidad del aire para el año 2022, escenario base para la elaboración del modelo, se muestran en la siguiente tabla:

Valores observados en las estaciones de calidad del aire en el año 2022					
	NO ₂ Anual (µg/m ³)	NO ₂ Horario Percentil 99,8 (µg/m ³)	PM ₁₀ Anual (µg/m ³)	PM ₁₀ Diario Percentil 90,4 (µg/m ³)	PM _{2.5} Anual (µg/m ³)
PISTA DE SILLA	19	83	18	29	12
VIVERS	16	70	24	34	13
POLITÈCNIC	12	95	15	23	11
AVD. FRANCIA	12	55	24	42	10
MOLÍ DEL SOL	17	61	15	26	11
BULEVARD SUD	21	102	28	44	-
CENTRE	22	98	27	40	13
OLIVERETA	37	122	28	45	13

TABLA 28. ESTADÍSTICOS DE LOS VALORES DE CALIDAD DEL AIRE OBSERVADOS DEL AÑO 2022 EN LAS ESTACIONES DE MEDIDA

Tras aplicar las reducciones de concentraciones esperadas en el escenario 2030 según la simulación (Tabla 27) a los valores medidos en las estaciones en el escenario base (Tabla 28) se obtiene que los niveles en las estaciones de calidad del aire quedarían como se muestra:

Concentraciones estimadas aplicando las reducciones obtenidas por el modelo en el Escenario 2030					
	NO ₂ Anual (µg/m ³)	NO ₂ Horario Percentil 99,8 (µg/m ³)	PM ₁₀ Anual (µg/m ³)	PM ₁₀ Diario Percentil 90,4 (µg/m ³)	PM _{2.5} Anual (µg/m ³)
PISTA DE SILLA	17	70	11	18	9
VIVERS	13	59	14	23	7
POLITÈCNIC	11	88	10	14	8
AVD. FRANCIA	11	49	15	26	7
MOLÍ DEL SOL	14	51	9	18	8
BULEVARD SUD	17	86	16	31	-
CENTRE	22	92	17	26	9
OLIVERETA	32	92	17	27	9

TABLA 29. ESTIMACIÓN DE CONCENTRACIONES EN INMISIÓN EN LAS ESTACIONES DE MEDIDA TRAS APLICAR LAS REDUCCIONES PREDICHAS POR EL MODELO EN EL ESCENARIO DE SIMULACIÓN 2030

Los resultados gráficos arrojados en el informe muestran las reducciones porcentuales estimadas en inmisión en este escenario 2030 para los contaminantes afectados y agregados por distritos.



Plan de Recuperación,
Transformación
y Resiliencia



Financiado por
la Unión Europea
NextGenerationEU



AJUNTAMENT
DE VALÈNCIA



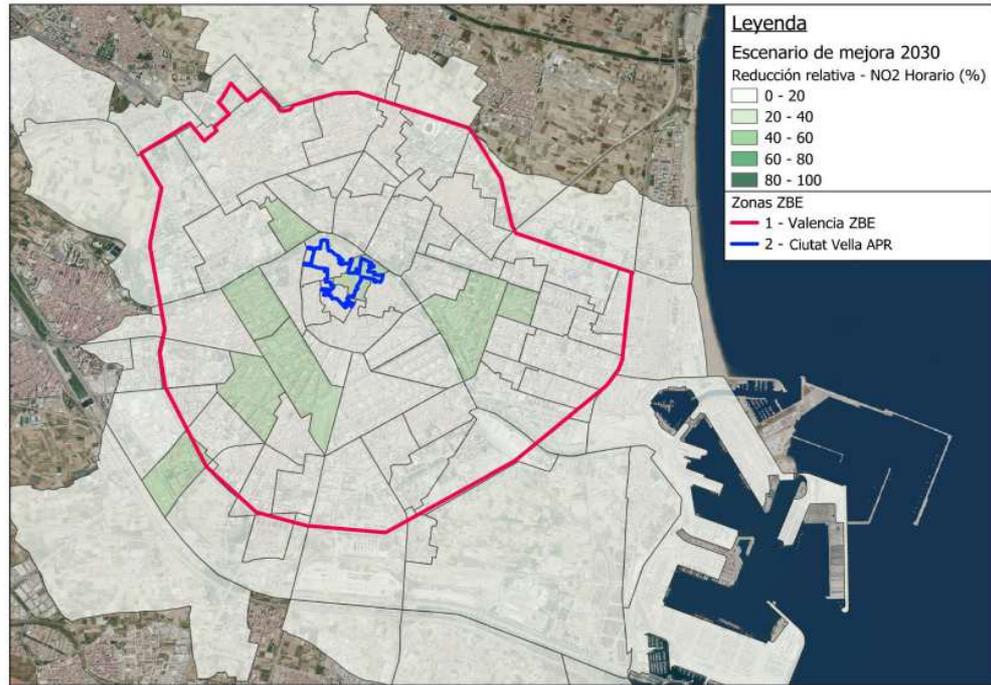
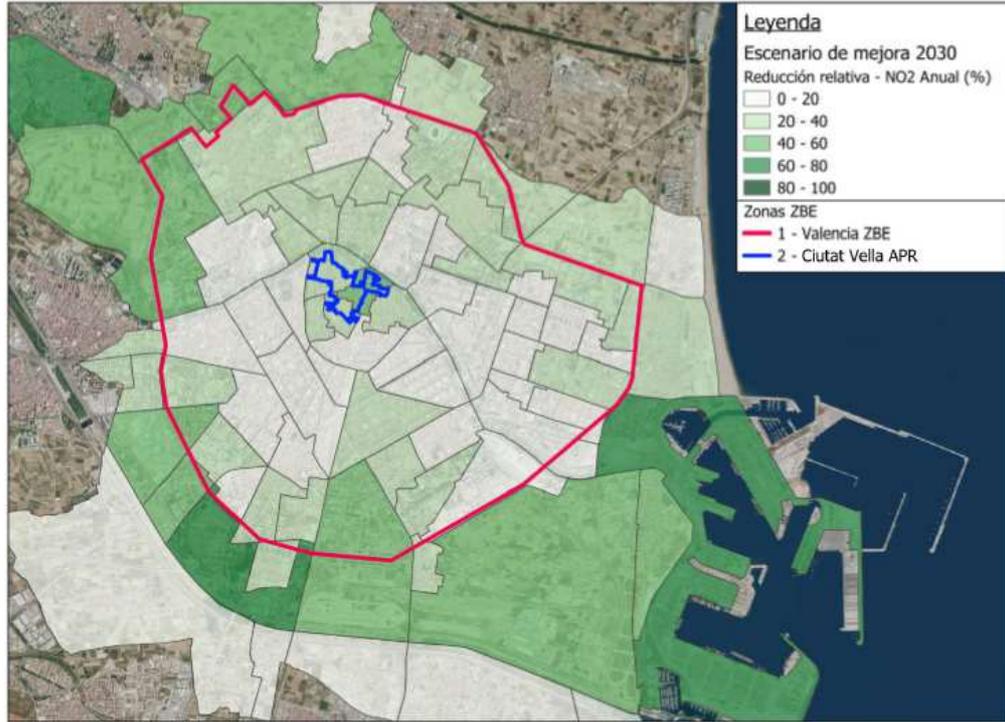
NEXT GENERATION EU
VALENCIA

Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
CAP SERVICI - SERV. DE MOBILITAT	RUTH LOPEZ MONTESINOS	26/12/2024	ACCV RSA1 PROFESIONAL ES	36610554452519199253 59470902420815387227 15408608



Id. document: SZZ4 4tSk 9fFL Z4NM sbcz oEgH XQU=
CÒPIA INFORMATIVA (NO VERIFICABLE EN SEU ELECTRÒNICA)



Plan de Recuperación,
Transformación
y Resiliencia

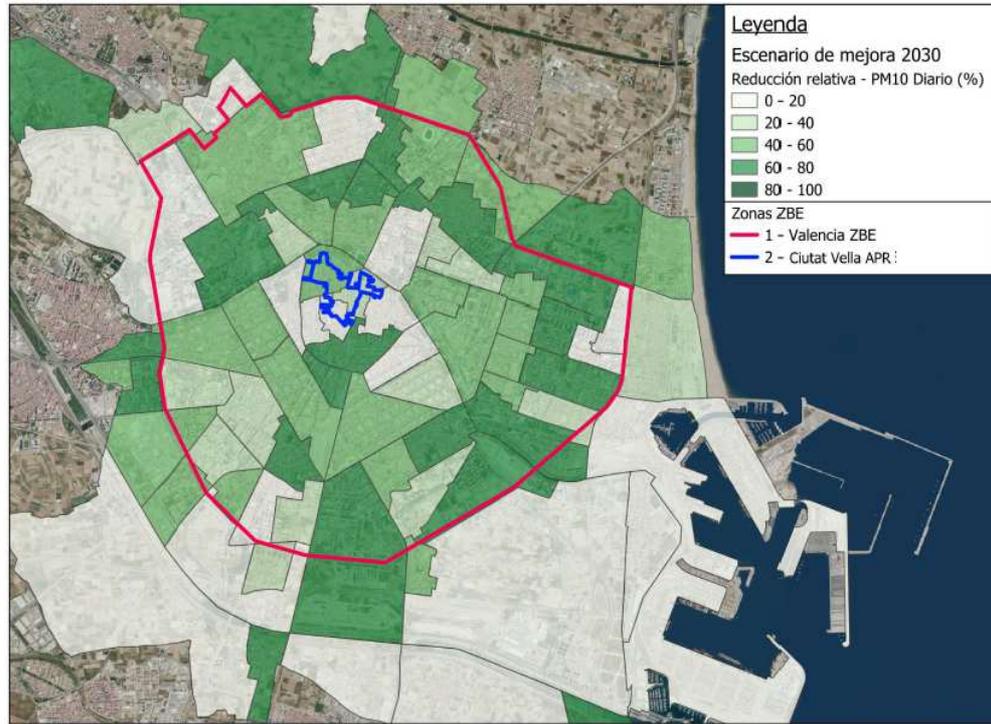
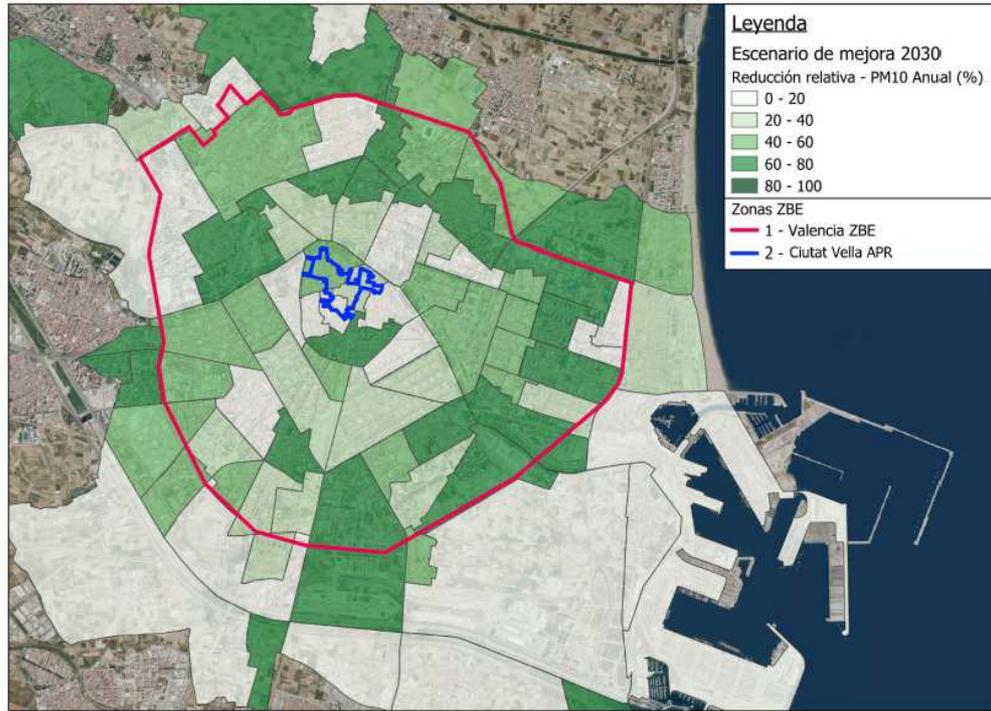


Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
CAP SERVICI - SERV. DE MOBILITAT	RUTH LOPEZ MONTESINOS	26/12/2024	ACCV RSA1 PROFESIONAL ES	36610554452519199253 59470902420815387227 15408608



Id. document: SZZ4 4tSk 9fFL Z4NM sbcz oEgH XQU=
CÒPIA INFORMATIVA (NO VERIFICABLE EN SEU ELECTRÒNICA)



Plan de Recuperación,
Transformación
y Resiliencia



Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
CAP SERVICI - SERV. DE MOBILITAT	RUTH LOPEZ MONTESINOS	26/12/2024	ACCV RSA1 PROFESIONAL ES	36610554452519199253 59470902420815387227 15408608



Id. document: SZZ4 4tSk 9fFL Z4NM sbcz oEgH XQU=

CÒPIA INFORMATIVA (NO VERIFICABLE EN SEU ELECTRÒNICA)

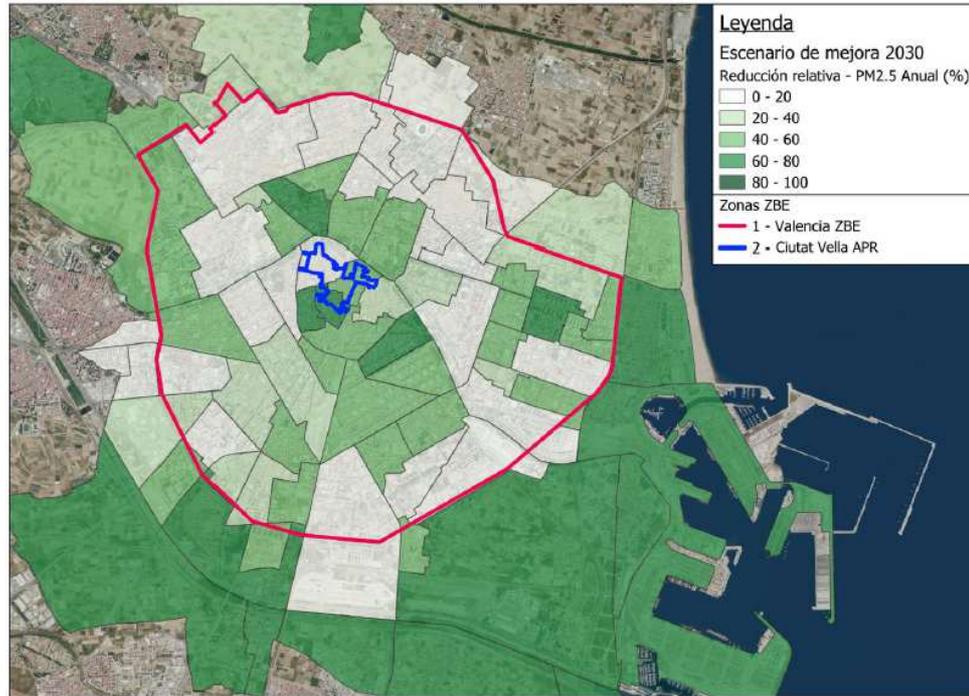


GRÁFICO 11. MAPAS DE DISPERSIÓN REFERIDOS A LAS REDUCCIONES PORCENTUALES ESTIMADAS EN INMISIÓN EN EL ESCENARIO 2030

9.1.1.7. JUSTIFICACIÓN DE LA CONFORMIDAD DE LAS RESTRICCIONES

La justificación de las restricciones de acceso, circulación y estacionamiento, así como las excepciones establecidas para la Zona de Bajas Emisiones (ZBE) en València, se fundamenta en su conformidad con la legislación vigente. En primer lugar, estas medidas se alinean con el artículo 4 de la Ley 40/2015, del Régimen Jurídico del Sector Público, que establece los principios de actuación de la Administración Pública, incluyendo la eficacia, economía, eficiencia y calidad en la prestación de servicios públicos. Las restricciones y excepciones están diseñadas para garantizar la eficacia en la reducción de emisiones contaminantes, promover una movilidad más sostenible y preservar la calidad del medio ambiente urbano.

Además, estas medidas son coherentes con el artículo 5 de la Ley 20/2013, de Garantía de la Unidad de Mercado, que busca eliminar obstáculos a la libre circulación de bienes y servicios en el territorio nacional. Las excepciones establecidas para ciertos vehículos, como los destinados a servicios públicos esenciales o actividades económicas, aseguran que la regulación de la ZBE no genere barreras injustificadas para el desarrollo de la actividad empresarial y el acceso a servicios básicos por parte de la ciudadanía.

Por último, la justificación de estas medidas se ajusta al artículo 6 del Reglamento de Servicios de las Corporaciones Locales, que establece los criterios para la regulación de servicios y actividades de competencia municipal. La implementación de la ZBE y las excepciones establecidas están en línea con los objetivos de promover la protección del medio



Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
CAP SERVICI - SERV. DE MOBILITAT	RUTH LOPEZ MONTESINOS	26/12/2024	ACCV RSA1 PROFESIONAL ES	36610554452519199253 59470902420815387227 15408608



ambiente, la salud pública y el bienestar de la ciudadanía, al tiempo que se garantiza la prestación eficiente de servicios urbanos y se fomenta el desarrollo económico local.

Dicho esto, se concluye que las restricciones y excepciones de la ZBE en València están justificadas conforme a la legislación vigente, ya que contribuyen a la eficacia en la prestación de servicios públicos, respetan los principios de libre competencia y unidad de mercado, y se ajustan a los criterios de regulación municipal para la promoción del bienestar ciudadano y la protección del entorno urbano.

9.1.2. Promoción de la movilidad peatonal

Para alcanzar el objetivo “Impulso del cambio modal hacia modos de transporte más sostenibles” se ejecutarán las medidas encaminadas a promover la movilidad peatonal que se describen a continuación.

Por lo que respecta a la movilidad a pie, las líneas de actuación irán encaminadas hacia el establecimiento de nuevos ejes y rutas de conexión peatonal, el calmado del tráfico y peatonalizaciones con diseño acorde al valor patrimonial de la ciudad.

Se trabajará en la ampliación del número de pasos de peatones en aquellos puntos de la ciudad donde se ha observado un elevado flujo de peatones cruzando por lugares no habilitados o autorizados porque los pasos de peatones del entorno están demasiado alejados.

Otra línea de trabajo consistirá en continuar con la pacificación y calmado de tráfico en los entornos escolares estableciendo rutas seguras mediante la eliminación de barreras arquitectónicas, mejorando la señalización, reduciendo velocidad y ampliando la visibilidad de los pasos de peatones.

La continua mejora y adaptación de la red viaria para el tránsito de las personas viandantes es fundamental dentro de esta línea de actuación ya que su potenciación mejora tanto la movilidad, como la accesibilidad y la seguridad en los desplazamientos de las personas que caminan a lo largo de la ciudad.

9.1.3. Remodelación de la red de la EMT

Para alcanzar el objetivo “Impulso del cambio modal hacia modos de transporte más sostenibles” se ejecutarán medidas encaminadas a remodelar la red de la EMT.

La EMT, como prestador básico de servicios de movilidad, ocupa un papel fundamental en la estrategia de movilidad de la ciudad de València debiendo garantizar unos niveles de accesibilidad y movilidad a un amplio segmento de la población de manera equilibrada en los distintos barrios de la ciudad.

En los últimos años se ha constatado una modificación de los patrones de movilidad de las personas usuarias de las líneas por múltiples factores como la grave caída de usuarios por la crisis de COVID-19 y la implantación de políticas tarifarias para recuperarlos o el crecimiento de desplazamientos en vehículos de movilidad personal. Todo ello, unido a cambios en la infraestructura viaria, la ampliación de la red de carriles bici, la entrada en servicio de la nueva línea de tranvía que conecta el centro de la ciudad con Nazaret, los nuevos desarrollos urbanísticos y las previsiones futuras de nuevos servicios de tranvía y Metro ofrecidos por FGV, hacen necesario un análisis exhaustivo del servicio que ofrece la EMT, tanto a nivel de ciudad como a nivel metropolitano.



Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
CAP SERVICI - SERV. DE MOBILITAT	RUTH LOPEZ MONTESINOS	26/12/2024	ACCV RSA1 PROFESIONAL ES	36610554452519199253 59470902420815387227 15408608



Id. document: SZZ4 4ISK 9fFL Z4NM sbcZ oEgH XQU= CÒPIA INFORMATIVA (NO VERIFICABLE EN SEU ELECTRÒNICA)

Ante esta situación, la EMT ha optado por licitar la redacción de nuevo Plan Director con horizonte 2025-2030 que deberá incluir los siguientes aspectos:

- Establecer unos niveles de servicio jerarquizados y coordinados con el resto de la oferta de transporte público de la ciudad.
- Actualizar y optimizar la estructuración de las líneas para dar servicio a la demanda actual y potencial de transporte público de la ciudad de València de forma integrada y coordinada con los servicios de la red MetroValencia así como con el resto de servicios metropolitanos.
- Abordar estrategias de crecimiento como consecuencia del incremento de la capacidad de EMT de “resolverle problemas de movilidad a la gente”.
- Estructurar una red de autobuses que responda eficazmente a los retos actuales de movilidad de la población, engarzada en la red global de transporte de la ciudad.
- Reflexionar sobre el papel que debe tener EMT en el futuro dentro del sistema de transporte público de València y de su eficiencia y sostenibilidad energética, dibujar ese futuro y determinar las medidas necesarias para alcanzarlo.
- Garantizar la accesibilidad a toda la ciudadanía.
- Mejorar la accesibilidad y cobertura actual.
- Mejora de la seguridad.
- Reducción de emisiones GEI, consumo energético y de los riesgos derivados del cambio climático.
- Mejora de la sostenibilidad financiera.
- Mejora de la igualdad de género y cohesión social.
- Migración del material rodante a vehículos respetuosos con el medio ambiente.
- Aumento de la eficiencia energética de las instalaciones.
- Mejora de la calidad del servicio

Fruto de este análisis se pretende disponer de un Plan de Transporte que incluirá un programa detallado de implantación de las actuaciones planteadas, así como una propuesta de seguimiento y monitorización de las mismas.

9.1.4. Mejora de la velocidad comercial de EMT

Para alcanzar el objetivo “Impulso del cambio modal hacia modos de transporte más sostenibles” se ejecutarán las medidas encaminadas a mejorar la velocidad comercial de la EMT que se describen a continuación.

Para mejorar este aspecto se trabajará en la expansión de la red de carriles exclusivos para transporte público priorizando las líneas con más demanda y los tramos donde se detecta baja velocidad, lo que redundará en un servicio más eficiente. Además de lo anterior, se aumentará la segregación de los carriles bus existentes, se continuará con la ejecución de paradas dobles para evitar colas y se estudiará la implantación de la prioridad semafórica para el transporte público en vías donde sea necesario, optimizando así el flujo de tráfico y la puntualidad del servicio. Por último, se vigilarán y controlarán mediante campañas periódicas en coordinación con la policía local, las conductas indisciplinadas de los otros usuarios de la vía que impiden el desarrollo normal de los servicios de transporte al estacionar o parar en lugares destinados al mismo (por ejemplo, carriles bus).

Se implementará un proyecto de autobús de tránsito rápido (BRT) en la ciudad, que fusiona la capacidad y velocidad del tren ligero o metro con la flexibilidad, menor costo y



Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
CAP SERVICI - SERV. DE MOBILITAT	RUTH LOPEZ MONTESINOS	26/12/2024	ACCV RSA1 PROFESIONAL ES	36610554452519199253 59470902420815387227 15408608



simplicidad de un sistema de autobuses. Este proyecto servirá como evaluación para una posible expansión futura de la red a nivel metropolitano en colaboración con la Generalitat.

9.1.5. Ampliación y mejora de la red ciclista

Para alcanzar el objetivo “Impulso del cambio modal hacia modos de transporte más sostenibles” se ejecutarán medidas encaminadas a ampliar y mejorar la red ciclista de la ciudad, con especial énfasis en garantizar la seguridad de los peatones al interactuar con esta infraestructura, así como la de las personas usuarias de bicicletas y vehículos de movilidad personal (VMP).

Se trabajará por seguir implementando el Plan Director de la Bicicleta aprobado en febrero de 2023 actuando en los anillos ciclistas, ejes transversales y red básica.

La ampliación de la infraestructura de la red ciclista irá acompañada de campañas de concienciación para fomentar el uso de la bicicleta entre la población, tanto personas usuarias habituales como no habituales y de cursos de educación vial con el objetivo de reducir los accidentes de tráfico, en colaboración con la Policía Local.

Además de lo anterior, se continuará con la instalación de aparcamientos para bicicletas en vía pública, así como se promoverá la instalación de aparcamientos seguros para bicicletas en los principales puntos de transporte.

9.1.6. Medidas de Accesibilidad universal

Para alcanzar el objetivo “Mejora de la accesibilidad” se ejecutarán las medidas encaminadas a buscar la accesibilidad universal que se describen a continuación, y que se centran en garantizar la seguridad de diferentes grupos, incluyendo menores, personas mayores, personas viandantes en general y aquellas con movilidad reducida o discapacidad.

Se prevé actuar en la práctica totalidad de las paradas de la EMT para acondicionarlas y adecuarlas a la normativa de accesibilidad a través de un proyecto financiado por fondos europeos Next Generation. En ellas se instalará pavimento abotonado y se ampliarán las plataformas en paradas de buses articulados para la mejor aproximación a parada. Además de lo anterior, en algunas paradas se mejorará el itinerario de acceso a la misma y se crearán nuevos pasos de peatones semaforizados que faciliten la llegada a la parada.

Otra línea de trabajo consistirá en la instalación de sensores en las plazas de aparcamiento de PMR en distintos barrios para la detección en tiempo real de su ocupación. Cualquier persona usuaria puede consultar la disponibilidad desde el apartado de movilidad del [Geoportal](#) del Ayuntamiento de València.

Además de lo anterior, se continuará ampliando el número de plazas de PMR a lo largo de toda la ciudad y adaptándolas a los requisitos de la Orden TMA/851/2021, de 23 de julio, por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y la utilización de los espacios públicos urbanizados.

El uso de tecnologías tales como la instalación de semáforos con avisador acústico para invidentes, así como la instalación de descontadores de tiempos en los pasos de peatones semaforizados son medidas que se continuarán impulsando con el objetivo de conseguir accesibilidad universal.

Por último, las medidas de tráfico calmado, aumentando el número de km de calles con tipología residencial, ciclo calles, calles en plataforma única con prioridad peatonal así como



Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
CAP SERVICI - SERV. DE MOBILITAT	RUTH LOPEZ MONTESINOS	26/12/2024	ACCV RSA1 PROFESIONAL ES	36610554452519199253 59470902420815387227 15408608



calles con velocidad limitada a 20 y 30 Km/h, contribuirán a mejorar la accesibilidad global en la ciudad.

9.1.7. Renovación y electrificación de la flota EMT

Para alcanzar el objetivo “Fomento de la electromovilidad” se ejecutarán medidas encaminadas a la renovación y electrificación de la flota de la EMT.

La estrategia de actuación de la EMT València incluye la renovación de su flota para hacerla más sostenible y eficiente en términos energéticos, así como la creación de la infraestructura necesaria para electrificar sus autobuses. Recientemente, han licitado la adquisición de 57 nuevos autobuses eléctricos e híbridos por casi 30 millones de euros, con el propósito de reducir las emisiones contaminantes y disminuir la edad promedio de la flota. Además de lo anterior, la Junta de Gobierno Local aprobó con fecha 14 de junio de 2024 un plan de inversiones para el periodo 2024/2028 que contempla inversiones por importe de 171,7 millones de euros para la renovación de la flota, la construcción de una nueva cochera y la electrificación de todas ellas, entre otras inversiones, con la finalidad última de que al final del periodo la edad media de los autobuses pase de una antigüedad de 9,85 años a 6,55 años y el 92% de la flota sea híbrida y eléctrica.

9.1.8. Otras medidas para el fomento de la electromovilidad

Para alcanzar el objetivo “Fomento de la electromovilidad” se ejecutarán también las medidas que se describen a continuación.

El Ayuntamiento de València está especialmente sensibilizado y comprometido con las políticas de transición a una movilidad sostenible y de bajas emisiones de CO2 y promueve de forma activa políticas destinadas a fomentar un cambio de modelo en los hábitos de la movilidad personal, orientada a implantar modelos de movilidad de baja o nula emisión de gases efecto invernadero.

En el marco de la ZBE en València, se promueve la adopción de vehículos eléctricos y la expansión de una red adecuada de puntos de recarga. Iniciativas como la mejora en la infraestructura de recarga y el fomento del uso compartido de vehículos eléctricos son fundamentales para reducir las emisiones de CO2 y la dependencia de los combustibles fósiles, transformando la movilidad urbana hacia un modelo más sostenible.

Para fomentar su adquisición por parte de la ciudadanía, se elaboró un proyecto denominado “Puntos de recarga de vehículos eléctricos en mercados municipales y zonas comerciales”. En su ejecución, en el último año se han instalado en la ciudad más de 180 puntos de recarga distribuidos en diferentes distritos, habiendo postes de recarga semi-rápida de vehículos, recarga rápida y bicicletas. La implantación de estos puntos de recarga se ha ejecutado en las zonas con mucha afluencia de gente como son los mercados municipales y las zonas comerciales. Se seguirá trabajando en esta línea de manera que el reparto de puntos de recarga de vehículos eléctricos esté garantizado en toda la ciudad.

9.1.9. Medidas de fomento de la Logística sostenible

Con el fin de alcanzar el objetivo “Promoción de la sostenibilidad en la distribución urbana de mercancías” y en particular en la distribución de última milla, se definirá una estrategia



Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
CAP SERVICI - SERV. DE MOBILITAT	RUTH LOPEZ MONTESINOS	26/12/2024	ACCV RSA1 PROFESIONAL ES	36610554452519199253 59470902420815387227 15408608



para optimizar la distribución de mercancías mediante tecnologías que faciliten una gestión más eficiente de la carga y descarga. Ejemplo de ello es la instalación de sensores de detección de ocupación en las plazas de carga y descarga desplegados por toda la ciudad que proporcionarán información a las empresas transportistas y así reducir el tráfico de agitación de este tipo de vehículos. Además de lo anterior, se impulsará la entrega de última milla utilizando medios de transporte no contaminantes en colaboración con el sector público y privado y se incrementarán las plazas de C/D en aquellos lugares donde sea necesario. En este sentido, se ampliará el tonelaje máximo permitido para camiones desde las 12 t a las 18 t únicamente para los camiones cero emisiones y siempre que sus dimensiones sean de 8 m como máximo de longitud, garantizando de este modo que no se afecta a la fluidez del tráfico y que son compatibles con las plazas de carga y descarga existentes. En el Anexo H se incluye un análisis justificativo sobre la autorización de esta tipología de camiones.

9.1.10. Medidas para mejorar la seguridad vial

Por último y para alcanzar el objetivo “Mejora de la seguridad vial” se ejecutarán las medidas que se describen a continuación. En el contexto de la implantación de la Zona de Bajas Emisiones (ZBE) en València, estas medidas de seguridad vial son cruciales para garantizar que los beneficios de la reducción de tráfico y contaminación no se vean contrarrestados por un aumento de la siniestralidad. La normativa reciente refuerza la importancia de la seguridad vial, con acciones que van desde la mejora de la infraestructura vial hasta la formación continua de las personas conductoras y la integración de nuevas tecnologías de seguridad en los vehículos.

La implementación de la ZBE en València se alinea con estas políticas y busca no solo mejorar la calidad del aire, sino también asegurar que todos los desplazamientos dentro de la ciudad se realicen en condiciones de máxima seguridad, protegiendo especialmente a las personas usuarias más vulnerables, como peatones, ciclistas, menores y personas mayores.

Este objetivo engloba un conjunto de subobjetivos que mejorarían la calidad de vida de la ciudadanía como:

- Reducción del número de accidentes de tráfico en puntos identificados como de alta siniestralidad en València.
- Reducción de las infracciones de tráfico relacionadas con el incumplimiento de normas de seguridad vial por parte de usuarios de VMP y bicicletas en València.

Continuando con las medidas que el Plan Director de Seguridad Vial propone se trabajará en las siguientes actuaciones:

- mejora de infraestructuras, creación de pasos de peatones elevados y reestructuración de intersecciones peligrosas, que proporcionan mayor seguridad y visibilidad a los grupos de usuarios vulnerables.
- mejoras en la señalización, reconfiguración de áreas urbanas para reducir riesgos.
- creación de zonas de tráfico calmado, donde la velocidad de los vehículos es reducida para prevenir accidentes graves.
- campañas de educación vial dirigidas a todas las edades, que conciencian sobre las normas de tráfico y la importancia de la seguridad vial.
- Introducción de tecnologías avanzadas y sistemas de control de velocidad (paneles y radares) para monitorear y gestionar el tráfico de manera eficiente.



Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
CAP SERVICI - SERV. DE MOBILITAT	RUTH LOPEZ MONTESINOS	26/12/2024	ACCV RSA1 PROFESIONAL ES	36610554452519199253 59470902420815387227 15408608



Además de todo lo anterior, se trabajará en la definición de nuevos objetivos alineados con los anteriores, en la ejecución de auditorías de seguridad vial de la infraestructura urbana y en la actualización del Plan Director de Seguridad Vial.

9.2. CALENDARIO DE MEDIDAS PROPUESTAS

Medidas propuestas	Calendario de implantación
Aplicación de la zona de bajas emisiones <i>València ZBE</i>	Desde aprobación de Ordenanza. Durante 2025
Promoción de la movilidad peatonal	Inmediata
Remodelación de la red de la EMT	En implantación
Renovación y electrificación de la flota EMT	En implantación
Mejora de la velocidad comercial de EMT	En implantación
Accesibilidad universal	Inmediata
Red ciclista	En implantación
Sistema de autobús de tránsito rápido (BRT)	En implantación
Logística sostenible	En implantación
Fomentar la electromovilidad	Inmediata
Mejora de la seguridad vial	En implantación

TABLA 30. CALENDARIO DE IMPLANTACIÓN DE LAS MEDIDAS PROPUESTAS

10. SISTEMA DE CONTROL DE ACCESOS, CIRCULACIÓN Y ESTACIONAMIENTO EN LA ZBE

El control del cumplimiento de las disposiciones de la Ordenanza se realiza mediante un sistema de control de acceso y circulación en la ZBE, así como el control de estacionamiento regulado. Todo ello se realiza en gran medida con medios automáticos, sin perjuicio de las facultades que la Policía Local tenga asignadas y del cumplimiento de la normativa vigente en materia de captura y uso de imágenes y de protección de datos de carácter personal.

10.1. CONTROL DE ACCESO Y CIRCULACIÓN

El control de accesos y circulación por la ZBE se realiza mediante un sistema de lectura de matrículas y un post proceso automático en la plataforma tecnológica del Ayuntamiento.

Este sistema comprende los siguientes componentes esenciales:

- Conjunto de equipos a ubicar en calle que permitan controlar los vehículos que circulan por la ZBE:
 - Puntos de Control de paso de vehículos equipados con cámaras de lectura automática de matrículas
 - Paneles de información Variable



Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
CAP SERVICI - SERV. DE MOBILITAT	RUTH LOPEZ MONTESINOS	26/12/2024	ACCV RSA1 PROFESIONAL ES	36610554452519199253 59470902420815387227 15408608



Id. document: SZZ4 4tSk 9fFL Z4NM sbcZ oEgH XQU=
CÒPIA INFORMATIVA (NO VERIFICABLE EN SEU ELECTRÒNICA)

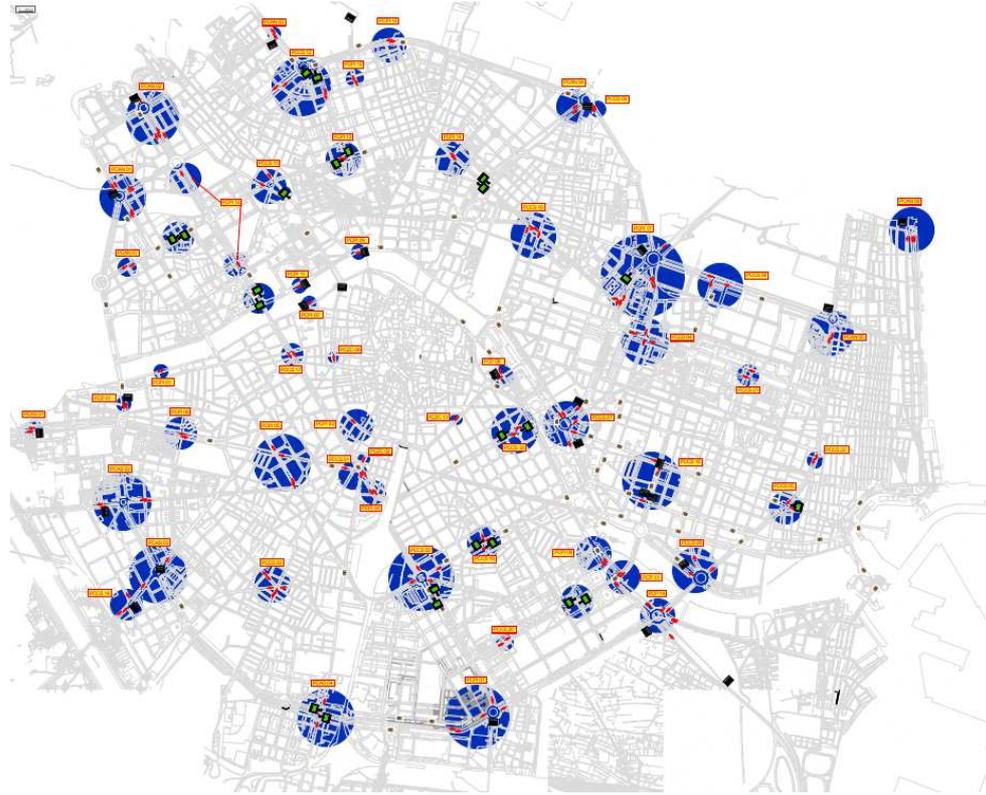


ILUSTRACIÓN 13. PLANTA GENERAL DE LOCALIZACIÓN DE PUNTOS DE CONTROL Y PMV

- Equipos y sistemas informáticos (Hardware) a instalar en el Centro de Gestión del Tráfico del Ayuntamiento de València.
- Aplicaciones informáticas necesarias (Software) para gestionar, operar y controlar los equipos existentes, tanto en calle como en interior antes referidos, así como intercomunicarse con los diferentes componentes del Sistema, así como con sistemas externos.

A nivel funcional, el control básico del tránsito de vehículos a través de la ZBE consiste en cinco tareas básicas:

- 1) Diariamente se generará una Lista de vehículos sancionables o Lista Gris.
- 2) Dicha Lista será cargada en los diferentes Puntos de Control de la ZBE
- 3) Las cámaras de los Puntos de Control registrarán (evidencias de infracción) a lo largo de día las matrículas de la Lista que hayan pasado bajo su ámbito de visión
- 4) Una vez terminada la jornada se remitirá las evidencias de infracción a los Servidores del Centro de Proceso de Datos (CPD) del CGT
- 5) En el Centro de Proceso de Datos las Evidencias de Infracción serán procesadas para generar la Remesa de Denuncias que será remitida/puesta a disposición del Servicio del Procedimiento Sancionador.

La Lista de vehículos sancionables, la cual podrá ser diferente en cada una de las áreas o subzonas de la ZBE, en las que ésta pudiera dividirse según la futura Ordenanza, se confeccionará diariamente. Y para ello se seguirá el procedimiento siguiente:



**Plan de Recuperación,
Transformación
y Resiliencia**



**Financiado por
la Unión Europea**
NextGenerationEU



**AJUNTAMENT
DE VALÈNCIA**



**NEXT GENERATION EU
VALENCIA**

Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
CAP SERVICI - SERV. DE MOBILITAT	RUTH LOPEZ MONTESINOS	26/12/2024	ACCV RSA1 PROFESIONAL ES	36610554452519199253 59470902420815387227 15408608



Id. document: SZZ4 4tSk 9fFL Z4NM sbcZ oEgH XQU=

CÒPIA INFORMATIVA (NO VERIFICABLE EN SEU ELECTRÒNICA)

- 1) Lista DGT. Se descargará, periódicamente y de forma automática, mediante la oportuna plataforma de interoperabilidad la Lista completa DGT que contiene todas las matrículas españolas, el Distintivo Ambiental (DA) asociado, la tipología del vehículo y su domicilio fiscal, entre otros.
- 2) Lista de vehículos sancionable Previa. Se formará la Lista previa de vehículos sancionables por eliminación de la Lista DGT de los vehículos con DA permitidos en el área.
- 3) Lista de vehículos sancionables o Lista Gris. Se formará partiendo de la Lista de vehículos sancionable Previa y eliminando de la misma los vehículos incluidos en la Lista Blanca o Lista de vehículos excepcionados.

En definitiva, la Lista Gris (Vehículos Sancionables) es la Lista completa de la DGT menos los vehículos que pueden acceder por motivos medioambientales (Distintivo Ambiental), y menos los vehículos excepcionados por otras razones. Adicionalmente se consideran también sancionables las matrículas extranjeras cualesquiera que sean si no están en la Lista Blanca.

El esquema general de la operativa sería el siguiente:

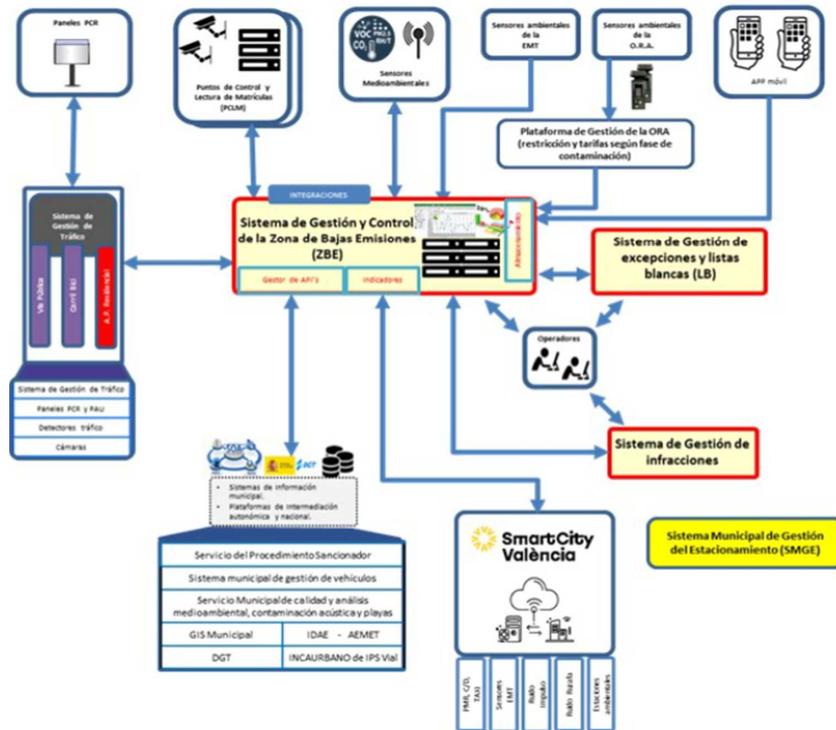


GRÁFICO 12. ESQUEMA GENERAL DE LA OPERATIVA

Las cámaras disponen de un sistema automático de conexión con un servicio para garantizar la fecha y hora correcta de las lecturas para asegurar que la información no ha sido manipulada ni alterada, utilizando técnicas de “trusted time stamping”.

Todos los productos que intervienen en el proceso de captura y tratamiento de las sanciones (cámaras, PC industrial con su aplicación y el software de gestión de la ZBE) han sido desarrollados cumpliendo con las Normas 199141-1, 199141-2 y respetando los criterios de desarrollo del software definido en las recomendaciones recogidas en la WELMEC 7.2. Además, se prevé que el sistema sea certificado por el Centro Español de metrología.



Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia



Financiado por la Unión Europea NextGenerationEU



Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
CAP SERVICI - SERV. DE MOBILITAT	RUTH LOPEZ MONTESINOS	26/12/2024	ACCV RSA1 PROFESIONAL ES	36610554452519199253 59470902420815387227 15408608



Todas las cámaras una vez instaladas y configuradas serán precintadas con el objeto de proteger su manipulación.

10.2. CONTROL DE ESTACIONAMIENTO

En el área donde se implantará la Zona de Bajas Emisiones se cuenta con aparcamiento regulado y aparcamiento libre, contando con plazas ORA (azul), de residentes (verde) y mixta (naranja), libre, plazas para personas con movilidad reducida, zona de carga y descarga, y motos. Además, existen reservas de taxis y servicios públicos.

Las zonas de estacionamiento regulado general se distinguen en varias tipologías:

TARIFA GENERAL ZONA AZUL	Mínimo 25 minutos: 0,30€ 1 hora: 0,80€ Máximo 2 horas: 1,50€ Anulación de denuncia: 4,00€	TARIFA CENTRO ZONA AZUL	Mínimo 25 minutos: 0,55€ 1 hora: 1,00€ Máximo 2 horas: 1,70€ Anulación de denuncia: 4,00€
TARIFA ZONA NARANJA RESIDENTES	Hasta final de mes: 7,18€ Pago anual prorrateado. MÁS INFO	TARIFA ZONA VERDE RESIDENTES	Hasta final de mes: 7,18€ Pago anual prorrateado. MÁS INFO
TARIFA ZONA NARANJA NO RESIDENTES	Mínimo 25 minutos: 1,10€ 1 hora: 2,10 € Máximo 2 horas: 3,30€ Anulación de denuncia: 4,00€		

GRÁFICO 13. TIPOLOGÍAS DE ESTACIONAMIENTO REGULADO

Las diferentes áreas de estacionamiento regulado por distritos son actualmente las siguientes:

Id. document: SZZ4 4tSk 9fFL Z4NM sbcz oEgH XQU= COPIA INFORMATIVA (NO VERIFICABLE EN SEU ELECTRÒNICA)



Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
CAP SERVICI - SERV. DE MOBILITAT	RUTH LOPEZ MONTESINOS	26/12/2024	ACCV RSA1 PROFESIONAL ES	36610554452519199253 59470902420815387227 15408608



Id. document: SZZ4 4tSk 9fFL Z4NM sbcz oEgH XQU=
CÓPIA INFORMATIVA (NO VERIFICABLE EN SEU ELECTRÒNICA)

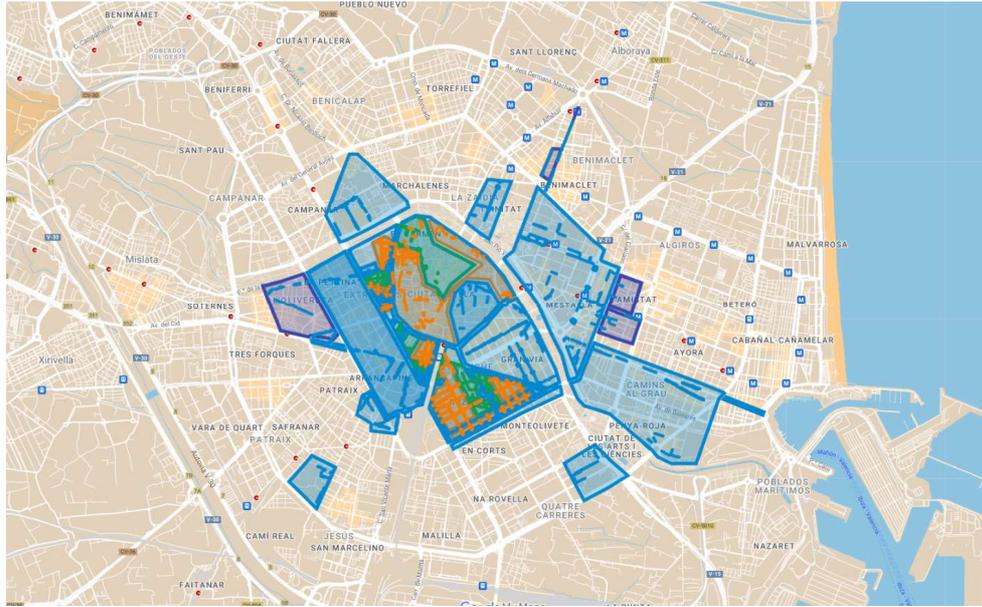


ILUSTRACIÓN 14. ÁREAS DE ESTACIONAMIENTO REGULADO



Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia



Financiado por la Unión Europea NextGenerationEU



AJUNTAMENT DE VALÈNCIA



NEXT GENERATION EU VALENCIA

Signat electrònicament per:

Table with 5 columns: Antefirma, Nom, Data, Emissor cert, Núm. sèrie cert. Row 1: CAP SERVICI - SERV. DE MOBILITAT, RUTH LOPEZ MONTESINOS, 26/12/2024, ACCV RSA1 PROFESIONAL ES, 36610554452519199253 59470902420815387227 15408608



Id. document: SZZ4 4tSk 9fFL Z4NM sbcZ oEgH XQU=

CÓPIA INFORMATIVA (NO VERIFICABLE EN SEU ELECTRÒNICA)

DISTRITOS	HORARIOS	TARIFAS
Ciutat Vella NARANJA	Lunes a viernes de 9h a 20h. Sábado de 9h a 15h PROHIBIDO el estacionamiento a NO RESIDENTES fuera del horario indicado	Tarifa No Residentes
Russafa NARANJA	Lunes a viernes de 9h a 19h. Sábado de 9h a 15h PROHIBIDO el estacionamiento a NO RESIDENTES fuera del horario indicado	Tarifa No Residentes
El Botànic NARANJA	Lunes a viernes de 9h a 19h. Sábado de 9h a 15h PROHIBIDO el estacionamiento a NO RESIDENTES fuera del horario indicado	Tarifa No Residentes
La Roqueta NARANJA	Lunes a viernes de 9h a 19h. Sábado de 9h a 15h PROHIBIDO el estacionamiento a NO RESIDENTES fuera del horario indicado	Tarifa No Residentes
Ciutat Vella	Lunes a sábado de 9h 14h y de 16h – 20h	Tarifa centro
L'Eixample	Lunes a sábado de 9h 14h y de 16h – 20h	Tarifa centro
Extramurs	Lunes a sábado de 9h 14h y de 16h – 20h	Tarifa centro
Campanar	Lunes a sábado de 9h 14h y de 16h – 20h	Tarifa general
La Saïda	Lunes a sábado de 9h 14h y de 16h – 20h	Tarifa general
Plà del Real	Lunes a sábado de 9h 14h y de 16h – 20h	Tarifa general
L'Olivereta 1	Lunes a viernes de 9h – 14h y de 16h – 20h Sábado de 9h – 14h	Tarifa general
L'Olivereta 2	Lunes a sábado de 9h – 14h y de 16h – 20h	Tarifa general
Patraix	Lunes a sábado de 9h – 14h y de 16h – 20h	Tarifa general
Jesús	Lunes a sábado de 9h – 14h y de 16h – 20h	Tarifa general
Quatre Carreres	Lunes a sábado de 9h – 14h y de 16h – 20h	Tarifa general
Poblat Marítims	Lunes a sábado de 9h – 14h y de 16h – 20h	Tarifa general
Camins al Grau 1	Lunes a sábado de 9h – 14h y de 16h – 20h	Tarifa general
Camins al Grau 2	Lunes a viernes de 9h – 14h y de 16h – 20h Sábado de 9h – 14h	Tarifa general
Algirós	Lunes a viernes de 9h – 14h y de 16h – 20h Sábado de 9h – 14h	Tarifa general
Benimaclet	Lunes a viernes de 9h – 14h y de 16h – 20h Sábado de 9h – 14h	Tarifa general

TABLA 31. HORARIOS DE ESTACIONAMIENTO REGULADO POR DISTRITOS

El aparcamiento regulado en la ZBE se adaptará siguiendo las directrices establecidas en la nueva ordenanza a aprobar, el cual incorporará todos los aspectos relacionados con la Zona de Bajas Emisiones. Complementariamente, resultará necesario adecuar las normativas de regulación de aparcamiento vigentes en la actualidad. En concreto se incorporará las restricciones de acceso y circulación en el sistema de gestión del aparcamiento regulado, para no permitir la obtención de la autorización para estacionar en las zonas de estacionamiento de duración limitada a vehículos con restricción de acceso a la ZBE.



R Plan de Recuperación,
Transformación
y Resiliencia



Financiado por
la Unión Europea
NextGenerationEU



**AJUNTAMENT
DE VALÈNCIA**



**NEXT GENERATION EU
VALENCIA**

Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
CAP SERVICI - SERV. DE MOBILITAT	RUTH LOPEZ MONTESINOS	26/12/2024	ACCV RSA1 PROFESIONAL ES	36610554452519199253 59470902420815387227 15408608



11. ANÁLISIS JURÍDICO DE LA NATURALEZA DE LA ZBE

11.1. OPORTUNIDAD DE LA PROPUESTA DE CREACIÓN DE LA ZBE

La propuesta de creación de la ZBE está justificada por la concurrencia de capitales razones de interés general como son el derecho a la protección de la salud y el derecho a disfrutar de un medio ambiente adecuado, si bien ponderando también el derecho a la libre circulación de personas.

En relación con la protección del medio ambiente atmosférico, dichas obligaciones de los poderes públicos se materializan en la necesidad de establecer unos mecanismos de protección eficaces de ese bien común e indispensable para la vida como es la atmósfera. Lo cual se articula con un doble fin:

- Mejorar la calidad del aire que respira la ciudadanía, mediante la reducción de emisiones de contaminantes, con el fin de mejorar la salud pública.
- Reducir la emisión de gases de efectos invernadero con el propósito de mitigar sus efectos sobre el medio ambiente en general, y el clima en particular.

Así pues, los citados fines junto con los compromisos suscritos en diversas instancias internacionales por el Estado, han llevado a la promulgación de la citada *Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética*, la cual (artículo 14.3.a) vienen a fijar la obligación de implantación de las zonas de bajas emisiones a los municipios de gran población.

El artículo 2.3 del Real Decreto establece que las ZBE serán delimitadas y reguladas por las Entidades Locales en su normativa municipal. Resulta pues no solo oportuno sino necesario la aprobación de un instrumento jurídico de carácter general y que dentro del ámbito del término municipal de València permita implantar la nueva zona de bajas emisiones (València ZBE). Así pues, se propone una nueva ordenanza cuyo objeto básico será la regulación de la zona de bajas emisiones de la ciudad, siendo el presente proyecto el documento que define, motiva y justifica las líneas generales de dicha ordenanza, de acuerdo con el contenido y requisitos fijados en el Real Decreto 1052/2022.

11.1.1. MOTIVACIÓN DE LA NORMA

El proyecto normativo de ordenanza propuesto se configura como un instrumento jurídico imprescindible para lograr la consecución de las razones de interés general que motivan su tramitación como es el derecho constitucional a la protección de la salud y su correlato de protección del derecho fundamental a la vida y a la integridad física. Adicionalmente cabe citar el derecho a disfrutar de un medio ambiente urbano adecuado para la propia vida y para el desarrollo de la persona en condiciones adecuadas, así como la protección de las condiciones de seguridad vial de la ciudadanía en sus desplazamientos dentro de la ciudad en el marco de la libre circulación de personas.

11.1.2. FINES DE INTERÉS GENERAL QUE JUSTIFICAN LA NORMA

El proyecto normativo aquí analizado está basado en una serie de poderosos motivos de interés general, según lo mencionado previamente, que necesariamente deben ser protegidos y promovidos, y entre los que se encuentran los siguientes:

- La protección de la Salud pública por medio de la mejora de la calidad del aire



Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
CAP SERVICI - SERV. DE MOBILITAT	RUTH LOPEZ MONTESINOS	26/12/2024	ACCV RSA1 PROFESIONAL ES	36610554452519199253 59470902420815387227 15408608



- Mejora del medio ambiente
- Fomento de la movilidad sostenible, el cambio modal y la seguridad vial

11.1.3. OBJETIVOS QUE SE PERSIGUEN

Para la consecución de los fines genéricos establecidos en el apartado anterior hay que concretar una serie de objetivos precisos que puedan ser cuantificados y medidos. Así se fijan una serie de objetivos en relación con:

- Mejora de la calidad del aire
- Mitigación del cambio climático
- Objetivos complementarios: impulso del cambio modal hacia modos de transporte sostenibles, mejora de la accesibilidad, fomento de la electromovilidad, promoción de la sostenibilidad en la distribución urbana de mercancías (DUM) y mejora de la seguridad vial

En el apartado 8 se detallan y fijan los objetivos concretos que servirán de guía y el plan de vigilancia y control correspondiente.

11.2. DERECHOS Y OBLIGACIONES

Las restricciones y excepciones están referidas en los apartados 9.1.1.3 y 9.1.1.4 junto con el análisis de alternativas. Se propone mediante el presente proyecto su implementación en el calendario de implantación detallado en el punto 9.1.1.5.

11.3. ÁMBITO COMPETENCIAL

Los municipios tienen atribuidas toda una serie de competencias en materia de control de tráfico, protección de la salud y medioambiente que legitiman el presente proyecto normativo. Cabe destacar las siguientes:

- **Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases de Régimen Local** (en adelante, LBRL). Artículo 25, competencias:
 - Letra b) Medio ambiente urbano: en particular, parques y jardines públicos, gestión de los residuos sólidos urbanos y protección contra la contaminación acústica, lumínica y atmosférica en las zonas urbanas
 - Letra g) Tráfico, estacionamiento de vehículos y movilidad. Transporte colectivo urbano.
 - Letra j) Protección de la salubridad pública
- **Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial** (en adelante, LTSV). Artículo 7, competencias de los municipios:
 - Letra a) La regulación, ordenación, gestión, vigilancia y disciplina, por medio de agentes propios, del tráfico en las vías urbanas de su titularidad, así como la denuncia de las infracciones que se cometan en dichas vías y la sanción de las mismas cuando no esté expresamente atribuida a otra Administración.
 - Letra b) La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todas las personas usuarias con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial



Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
CAP SERVICI - SERV. DE MOBILITAT	RUTH LOPEZ MONTESINOS	26/12/2024	ACCV RSA1 PROFESIONAL ES	36610554452519199253 59470902420815387227 15408608



atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social.

- Letra g) La restricción de la circulación a determinados vehículos en vías urbanas por motivos medioambientales
- **Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad.** Responsabilidades de los Ayuntamientos, artículo 42.3
 - Apartado 4) Letra a) Control sanitario del medio ambiente: Contaminación atmosférica, abastecimiento de aguas, saneamiento de aguas residuales, residuos urbanos e industriales.
- **Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera.** Artículo 16 Planes y programas para la protección de la atmósfera y para minimizar los efectos negativos de la contaminación atmosférica.
 - Apartado 4) Las entidades locales podrán elaborar, en el ámbito de sus competencias, sus propios planes y programas. Para la elaboración de estos planes y programas se deberá tener en cuenta los planes de protección de la atmósfera de las respectivas comunidades autónomas.
Asimismo, las entidades locales, con el objeto de alcanzar los objetivos de esta ley, podrán adoptar medidas de restricción total o parcial del tráfico, incluyendo restricciones a los vehículos más contaminantes, a ciertas matrículas, a ciertas horas o a ciertas zonas, entre otras.
Los municipios con población superior a 100.000 habitantes y las aglomeraciones, en los plazos reglamentariamente establecidos, adoptarán planes y programas para el cumplimiento y mejora de los objetivos de calidad del aire, en el marco de la legislación sobre seguridad vial y de la planificación autonómica.
- **Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible.** Destacando el Capítulo III Transporte y movilidad sostenible:
 - Artículo 99. Principios en materia de movilidad sostenible.
 - Artículo 100. Objetivos de la política de movilidad sostenible. En especial el apartado 1.
- **Ley 6/2011, de 1 de abril, de Movilidad de la Comunitat Valenciana.**
- **Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.** A destacar el Capítulo IV Movilidad sin emisiones y Transporte: Artículo 14.3.a. Establece la exigencia para los municipios de más de 50.000 habitantes de implantar zonas de bajas emisiones.
- **Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones.** Como normativa específica cuyo objeto es el regular los requisitos mínimos de la ZBEs que se implanten.

11.4. POTESTADES ADMINISTRATIVAS

Las potestades administrativas derivadas del presente proyecto son las siguientes:

- Potestad de intervención administrativa en la esfera privada de la ciudadanía.
- Potestad normativa. Las restricciones de acceso, circulación y estacionamiento, y sus excepciones, en tanto afectan a derechos y obligaciones deben estar contenidos en un texto normativo que a nivel municipal sería en una Ordenanza.
- Potestad tributaria. En el proyecto está prevista la posibilidad de exigir una tasa por la solicitud/expedición de documento para las 48 autorizaciones puntuales.



Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
CAP SERVICI - SERV. DE MOBILITAT	RUTH LOPEZ MONTESINOS	26/12/2024	ACCV RSA1 PROFESIONAL ES	36610554452519199253 59470902420815387227 15408608



- Potestad sancionadora. El incumplimiento de las restricciones de acceso previstas en la Ordenanza determinará la imposición de una sanción al infractor de las mismas de carácter grave de acuerdo el artículo 15 del Real Decreto 1052/2022 referido anteriormente y con el correspondiente régimen sancionador previsto en el título V del Real Decreto Legislativo por el que se aprueba la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

11.5. TRAMITACIÓN DEL PROYECTO ZBE

El proyecto de ZBE deberá ser objeto de información pública por un plazo de 30 días de acuerdo con el artículo 11 del *Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones* previo anuncio en la web institucional y a través de los medios que se consideren oportunos.

De acuerdo con lo previsto en el artículo 10 del *Real Decreto 1052/2022*:

- Se deberá informar a la DGT y a las autoridades autonómicas competentes en materia de tráfico sobre el contorno de las ZBE, horarios si los hubiera y vehículos permitidos.
- Se deberán informar al Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico y al órgano autonómico competente en materia de medio ambiente sobre las ZBE establecidas en su territorio, incluyendo, la delimitación y superficie de la ZBE, las medidas adoptadas y su calendario de desarrollo, y el resultado de los indicadores.

12. MEMORIA ECONÓMICA

12.1. ANÁLISIS DEL IMPACTO EN EL PRESUPUESTO MUNICIPAL

En desarrollo del artículo 135 de la Constitución, que introdujo la obligatoriedad constitucional de la regla fiscal que limita el déficit público de carácter estructural, se aprobó la Ley Orgánica 2/2012, de 27 de abril, de Estabilidad Presupuestaria y Sostenibilidad Financiera de las Administraciones Públicas, Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

Cuando la iniciativa normativa afecte a los gastos o ingresos públicos presentes o futuros, se deberán cuantificar y valorar sus repercusiones y efectos, y supeditarse al cumplimiento de los principios de estabilidad presupuestaria y sostenibilidad financiera.

12.1.1. CONSIDERACIONES PREVIAS

La implantación de una ZBE tendrá un impacto notable en la operativa del Ayuntamiento dado el gran tamaño del ámbito geográfico definido como la afección a gran parte de la ciudadanía. Ello a su vez tendrá su correlato económico.

Los impactos principales en las cuentas municipales son de esperar se produzcan en las siguientes partidas:

- INGRESOS
 - Sanciones por infracciones de tráfico
 - Impuesto de Vehículos de Tracción Mecánica (IVTM)
 - Tasa de Estacionamiento de Vehículos en la Vía Pública (ORA)



Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
CAP SERVICI - SERV. DE MOBILITAT	RUTH LOPEZ MONTESINOS	26/12/2024	ACCV RSA1 PROFESIONAL ES	36610554452519199253 59470902420815387227 15408608



- GASTOS
 - Gastos de personal
 - Gastos en tramitación de expedientes sancionadores de tráfico
 - Bienes Corrientes. Reparación, Mantenimiento y Conservación
 - Otros (Publicidad, Energía eléctrica, Seguros, ...)

12.1.1.1. INGRESOS

Por el lado de los Ingresos la implantación de València ZBE supondrá incrementar de forma considerable los ingresos derivados de sanciones de tráfico. Esta será con diferencia la partida más impactada del lado de los ingresos.

Así mismo es de esperar otros efectos sobre los ingresos aunque de mucha menor magnitud como son la posible afección al IVTM y a los ingresos de la ORA.

En cuanto al IVTM, cabe decir que el establecimiento de la ZBE podría afectar al parque de vehículos a motor censado en la ciudad, por la vía de aumentar la tendencia de bajas de vehículos tipo A y por otro incrementar las altas de ECO y 0. Ello se materializaría en una disminución de los ingresos tributarios por IVTM dada la bonificación existente en dichos vehículos menos contaminantes.

Por otro lado, y por motivos similares, sería de prever una disminución en los ingresos derivados por la aplicación de la Ordenanza Fiscal de la ORA ya que los vehículos tipo A no podrían estacionar en este tipo de plazas reguladas. Adicionalmente la Ordenanza de Movilidad establece que no es de aplicación el estacionamiento regulado para los vehículos 0 por lo que es de esperar menos ingresos.

Podría haber otras partidas afectadas como los ingresos de la Tasa de Recogida de Vehículos de la Vía Pública. No obstante, este último impacto es de esperar sea muy limitado, dado que la incidencia es muy indirecta y de escasa magnitud, por lo que no se estimará.

12.1.1.2. GASTOS

La implantación de la ZBE en la ciudad de València supone la puesta en marcha de un complejo sistema con amplia interacción con la ciudadanía, lo que exigirá prestar un amplio catálogo de funcionalidades entre la que hay que destacar las siguientes:

- Dirección y Control
 - Dirección y Supervisión general Ayuntamiento
 - Control de calidad de la operación Emp. Cont. C2
 - Control de calidad de la atención a la Ciudadanía Emp. Cont. C2
 - Asistencia Técnica, Estudios e Informes Emp. Cont. C2
- Operación y Gestión
 - Gestión técnica de la plataforma y equipos Emp. Cont. C1
 - Gestión de expedientes administrativos de excepción Emp. Cont. C1
 - Gestión de listas Emp. Cont. C1
 - Gestión de propuestas de sanción Ayuntamiento
- Mantenimiento y Conservación
 - Mantenimiento equipos en calle Emp. Cont. C1
 - Mantenimiento eq. informáticos en CPD Emp. Cont. C1
 - Mant. y evolución de aplic. informáticas y BBDD Emp. Cont. C1
- Atención a la ciudadanía



Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
CAP SERVICI - SERV. DE MOBILITAT	RUTH LOPEZ MONTESINOS	26/12/2024	ACCV RSA1 PROFESIONAL ES	36610554452519199253 59470902420815387227 15408608



○ Atención telefónica	Emp. Cont. C1
○ Atención correo electrónico y otros canales telemáticos	Emp. Cont. C1
○ Atención presencial	Ayuntamiento
● Comunicaciones	
○ Campañas de comunicaciones	Emp. Contratista
○ Cartas de Aviso	Emp. Contratista

Dichas funcionalidades podrían ser ejecutadas una parte con personal y medios propios del Ayuntamiento y otra parte por medio de empresas contratistas externas.

La gestión, operación y mantenimiento de la ZBE, como las previstas en ese documento, es una tarea compleja y exigente que requiere de un equipo multidisciplinar que atienda las distintas funcionalidades atendiendo una carga de trabajo altamente variable que puede presentar picos acusados (entrada en vigor de la fase sancionadora).

Es por ello que dadas las limitaciones y condicionantes de las administraciones públicas, y de acuerdo con el principio de eficacia, se propone que una parte de las funciones se realicen con medios propios del Ayuntamiento, según se indica en la segunda columna de la tabla anterior. Siendo dichas funciones aquellas que implican un vínculo más estrecho con el ejercicio de potestades públicas. El resto de funciones debería licitarse y contratarse con una o varias empresas de acuerdo con los preceptos de la LCSP. Así pues se indican:

- **Funciones propias de la Administración.** Y que deben ser ejecutadas con personal propio del Ayuntamiento como es la dirección y supervisión general de las empresas contratistas, es decir el Responsable del Contrato por parte de la Administración. Otras funciones serían responder a los recursos por sanciones o la atención presencial en las instalaciones del Ayuntamiento. Se señalan en color naranja en la tabla anterior.
- **Funciones que se propone que debieran contratarse (Contrato C1).** Por ser tareas principalmente de mantenimiento o tarea no críticas como la atención telefónica. Se remarca en color azul en la tabla anterior.
- **Funciones que podrían contratarse (Contrato C2).** Como contrato de servicios de Apoyo, Control de Calidad y Asistencia Técnica, para tareas como son el control de calidad de la operación, control de las operaciones de mantenimiento, control de la atención telefónica, y en general el control de la operación del contratista C1. Se señalan en color verde en la tabla.

En el Anexo F se detalla el impacto organizativo, y su correlato presupuestario, que supondría la prestación de las funcionalidades anteriores directamente por el propio Ayuntamiento.

Por otro lado, en el Anexo G se detalla las necesidades de las prestaciones propuestas para ser contratadas externamente.

12.1.2. PREMISAS DE CÁLCULO

12.1.2.1. ZONIFICACIÓN

Según se ha reseñado previamente, la implantación de la ZBE de la ciudad comprende el establecimiento de una nueva ZBE, denominada València ZBE.



Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
CAP SERVICI - SERV. DE MOBILITAT	RUTH LOPEZ MONTESINOS	26/12/2024	ACCV RSA1 PROFESIONAL ES	36610554452519199253 59470902420815387227 15408608



12.1.2.2. FASES Y EVOLUCIÓN TEMPORAL

De acuerdo con lo previsto con el calendario de implantación propuesto habría que distinguir cuatro fases:

- **FASE 0. PERIODO INFORMATIVO.** Hasta el 30 de noviembre de 2025, donde no habría sanciones sino simplemente cartas de aviso.
- **FASE 1. RESTRICCIONES A VEHÍCULOS DE FUERA DE LA PROVINCIA.** A aplicar desde el 1 de diciembre de 2025 y durante el ejercicio 2026 a aquellos vehículos más contaminantes y cuyo domicilio no sea algún municipio de la provincia de Valencia.
- **FASE 2. RESTRICCIONES A VEHÍCULOS DE FUERA DE LA CIUDAD.** Durante el ejercicio 2027 las restricciones se aplicarían además a los vehículos de la provincia con la excepción de los registrados en la ciudad de València.
- **FASE 3. RESTRICCIONES A TODOS LOS VEHÍCULOS MÁS CONTAMINANTES.** Finalmente y a partir del ejercicio 2028 la restricción sería a todos los vehículos con la calificación de más contaminantes independientemente de su municipio de registro.

Además de lo anterior se aplicará una moratoria en el inicio del régimen sancionador, con vigencia hasta el 31 de diciembre de 2027, a los vehículos más contaminantes registrados en los municipios recogidos en el Anexo del DECRETO 164/2024, de 4 de noviembre, del Consell, de aprobación de las bases reguladoras y del procedimiento de concesión directa de ayudas urgentes a los municipios afectados por los daños producidos por el temporal de viento y lluvias iniciado en la Comunitat Valenciana el 29 de octubre de 2024; y con vigencia hasta el 31 de diciembre de 2028, a los vehículos más contaminantes registrados en las pedanías del municipio de València recogidas en el Anexo del indicado Decreto.

Teniendo en cuenta las fases citadas se va a realizar una previsión temporal para un horizonte de 5 años a partir de la fecha prevista de entrada en vigor de la Ordenanza reguladora.

12.1.3. ESTIMACIÓN DE IMPACTO EN LOS GASTOS

Para la estimación de los gastos y dadas las distintas fases citadas en el Apartado anterior, se va a suponer que el presupuesto máximo de gastos no se consume totalmente en los primeros ejercicios, sino que va incrementándose conforme lo hagan las necesidades, así tenemos:

EJERCICIO	DESCRIPCIÓN	% CONSUMO
EJE. 2025	No se aplica el procedimiento sancionador salvo a partir del 1 de diciembre a los vehículos más contaminantes de fuera de la provincia de València y el mantenimiento es muy limitado (conservación). Las llamadas esperadas de la ciudadanía todavía serán reducidas.	25%
EJE. 2026	Con la entrada en vigor de la primera etapa sancionadora se aumentan las necesidades de atención telefónica y tramitación de expedientes de excepción de forma considerable.	50%
EJE. 2027 y ss	El tercer ejercicio y siguientes se supone ya el 100% del presupuesto máximo.	100%



Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
CAP SERVICI - SERV. DE MOBILITAT	RUTH LOPEZ MONTESINOS	26/12/2024	ACCV RSA1 PROFESIONAL ES	36610554452519199253 59470902420815387227 15408608



TABLA 32. IMPACTOS EN LOS GASTOS

Se supondrá que los precios contratados se mantienen constantes durante todo el plazo de vigencia del estudio.

Con todo ello, y a partir de unos gastos previstos, estando operativas al 100% las restricciones, la previsión de gastos es la siguiente:

- Gastos directos del Ayuntamiento por funciones desarrolladas con medios propios, y que son básicamente gastos de personal, según Anexo F: **340.340€/año**
- Gastos del Ayuntamiento en contratos de servicios, incluyendo operación, mantenimiento, conservación, desarrollos informáticos, atención telefónica, publicidad, según lo detallado en el Anexo G: **1.855.502 €/año**
- Gastos del Ayuntamiento en contrato de servicio de Asistencia Técnica y Apoyo para tareas de Control del resto de Contratistas y asistencia según lo detallado en el Anexo G: **230.931 €/año**

EJERCICIO	% GASTOS	PRO. AYTO.	CONT C1	CONT C2	GASTOS TOT
EJE. 2025	25%	85.085 €	463.875 €	57.733 €	606.693 €
EJE. 2026	50%	170.170 €	927.751 €	115.466 €	1.213.387 €
EJE. 2027	100%	340.340 €	1.855.502 €	230.931 €	2.426.773 €
EJE. 2028	100%	340.340 €	1.855.502 €	230.931 €	2.426.773 €
EJE. 2029	100%	340.340 €	1.855.502 €	230.931 €	2.426.773 €
TOTAL		1.276.275 €	6.958.132 €	865.992 €	9.100.399 €

TABLA 33. IMPACTO EN LOS GASTOS SEGÚN EJERCICIO

12.1.4. ESTIMACIÓN DE IMPACTO EN LOS INGRESOS

La estimación de los ingresos es, con diferencia, la parte más compleja y que más incertidumbres acarrea. Según lo dicho previamente vamos a considerar tres conceptos:

- Sanciones por infracciones de tráfico
- Impuesto de Vehículos de Tracción Mecánica (IVTM)
- Tasa de Estacionamiento de Vehículos en la Vía Pública (ORA)

12.1.4.1. VARIACIÓN DE INGRESOS POR SANCIONES DE TRÁFICO

Para la estimación se partirá de los datos del Anexo D donde se caracteriza el tráfico de la ZBE, y en donde se realiza una estimación del volumen total de vehículos sancionables que actualmente circulan y las sanciones previstas una vez se apliquen las restricciones de la Ordenanza.

Adicionalmente, y según lo dicho en el Anexo D, se supondrá una reducción progresiva del 5% de las sanciones tramitadas cada año respecto de las del año anterior. Con ello se tiene:

FASE	% SANC ZBE	Nº SANC ZBE	INGR ZBE
EJE. 2025	0%	0	- €
EJE. 2026	15%	11.164	558.218 €



Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
CAP SERVICI - SERV. DE MOBILITAT	RUTH LOPEZ MONTESINOS	26/12/2024	ACCV RSA1 PROFESIONAL ES	36610554452519199253 59470902420815387227 15408608



EJE. 2027	60%	44.657	2.232.873 €
EJE. 2028	100%	74.429	3.721.455 €
EJE. 2029	95%	70.707	3.535.382 €
TOTAL		200.957	10.047.928 €

TABLA 34. IMPACTO EN LOS INGRESOS SEGÚN EJERCICIO

12.1.4.2. VARIACIÓN DE INGRESOS POR EL IVTM

Partiendo de los datos del Anexo D donde se caracteriza el tráfico de la ZBE, tenemos que el parque censado en la DGT relativo a la ciudad de València en función del Distintivo Ambiental es:

DIST. AMB.	VALENCIA Nº VEH.
S/D	129.866
B	132.118
C	205.974
ECO	24.254
0	5.412
TOTAL	497.624

TABLA 35. PARQUE CENSADO POR ETIQUETA AMBIENTAL

La ordenanza fiscal reguladora del IVTM incluye una bonificación del 75% para los vehículos 0 y ECO. Evidentemente existe una tendencia base a renovar el parque automovilístico por vehículos más nuevos y eficientes y por tanto a que existan más vehículos de las categorías 0 y ECO y menos Sin Distintivo.

Para el cálculo supondremos que la implantación de la ZBE en la ciudad implicará una aceleración o incremento de esta tendencia consistente en un aumento del 2% anual del total de los vehículos ECO o 0, reduciéndose en esa misma cantidad los vehículos S/D. Dicha tendencia la consideraremos acumulativa año a año a partir del 2026 que es cuando se implantan las restricciones. Ello equivale a sustituir cada año alrededor de 600 vehículos automóviles S/D por otros tantos ECO o 0. Y ello bajo el supuesto de que un IVTM de 150€/veh sin bonificación pasaría a uno bonificado de 37,5€ y por tanto a una reducción de 66.749€/año en los ingresos del IVTM.

12.1.4.3. VARIACIÓN DE INGRESOS POR TASA DE LA ORA

Para la estimación de la minoración en los ingresos de la tasa de estacionamiento regulado se seguirá un procedimiento similar. Dado que existen unas 7.600 plazas de estacionamiento regulado se supondrá que la limitación de estacionamiento para vehículos S/D no altera el grado de ocupación de las plazas sino un aumento del número de vehículos 0.

Supondremos, adicionalmente, que la distribución de la ocupación de las plazas es igual a la del parque circulante y que al restringir el estacionamiento de la ORA a los vehículos S/D esos huecos son ocupados por otros vehículos en la misma proporción que existen en el parque circulante. Por tanto, si automóviles S/D pasan a ser ocupados por los otros distintivos, y en ellos los vehículos 0 son alrededor del 3,0%, se tiene que alrededor de un 0,20% (6,7% × 3,0%) de los huecos de la ORA serán ocupado por vehículos 0 que tienen una bonificación del 100%. Así pues, correlativamente se producirá una reducción de ingresos del 0,2% que sobre una estimación de 7.500.000€ supondrá una minoración de unos 15.000€/año.



Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
CAP SERVICI - SERV. DE MOBILITAT	RUTH LOPEZ MONTESINOS	26/12/2024	ACCV RSA1 PROFESIONAL ES	36610554452519199253 59470902420815387227 15408608



De esta forma, globalmente entre IVTM y ORA la minoración tributaria se estima en 81.749€/año.

12.1.4.4. TOTAL VARIACIÓN DE INGRESOS POR IMPLANTACIÓN DE LA ZBE

A partir de los datos anteriores y suponiendo una reducción acumulativa de los ingresos tributarios (minoración) según lo calculado previamente, se obtiene finalmente el importe total de la variación de los ingresos para los próximos cinco ejercicios una vez se apliquen las restricciones de la ordenanza propuesta:

FASE	INGR ZBE	MINORACIÓN TRIBUTOS	INGR ZBE
EJE. 2025	0 €	0 €	0 €
EJE. 2026	558.218 €	-81.749 €	476.469 €
EJE. 2027	2.232.873 €	-163.498 €	2.069.375 €
EJE. 2028	3.721.455 €	-245.247 €	3.476.208 €
EJE. 2029	3.535.382 €	-326.996 €	3.208.386 €
TOTAL	10.047.928 €	-817.490 €	9.230.438 €

TABLA 36. VARIACIÓN DE INGRESOS POR IMPLANTACIÓN DE LA ZBE

12.1.5. IMPACTO ESTIMADO GLOBAL EN EL PRESUPUESTO MUNICIPAL

A partir de las estimaciones anteriores de gastos e ingresos se obtiene la proyección temporal del saldo neto y por tanto el impacto global del Proyecto ZBE sobre las cuentas municipales a lo largo del tiempo. Con todo ello, y a partir de los datos de los epígrafes previos, se obtiene la tabla siguiente de ingresos, gastos y saldo correspondiente:

EJERCICIO	INGRESOS	GASTOS	SALDO
EJE. 2025	0 €	606.693 €	-606.693 €
EJE. 2026	476.469 €	1.213.387 €	-736.918 €
EJE. 2027	2.069.375 €	2.426.773 €	-357.398 €
EJE. 2028	3.476.208 €	2.426.773 €	1.049.435 €
EJE. 2029	3.208.386 €	2.426.773 €	781.613 €
TOTAL	9.230.438 €	9.100.399 €	130.039 €

TABLA 37. IMPACTO TOTAL ESTIMADO POR LA IMPLANTACIÓN DE LA ZBE

Como se ve, durante los tres primeros ejercicios, y debido a las exenciones transitorias previstas, se prevé un déficit en el presupuesto. Dicha situación se revierte a partir del 4º ejercicio en el cual se estima que el saldo acumulado resulte positivo para el Ayuntamiento. En todo caso, recalcar dadas las incertidumbres existentes, que se trata de una previsión que hay que tomar con la debida cautela.



Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
CAP SERVICI - SERV. DE MOBILITAT	RUTH LOPEZ MONTESINOS	26/12/2024	ACCV RSA1 PROFESIONAL ES	36610554452519199253 59470902420815387227 15408608



12.2. ANÁLISIS DEL IMPACTO EN LA COMPETENCIA Y EL MERCADO

Conforme a lo exigido por los artículos 129 y siguientes de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, es necesario evaluar las consecuencias en la competencia y el mercado derivadas de la implementación de nuevas normativas. En este contexto, la introducción de la Zona de Bajas Emisiones, que restringirá la circulación de turismos, motocicletas y ciclomotores sin distintivo ambiental (distintivo A), exige un análisis detallado para garantizar que la medida no genere desequilibrios competitivos ni efectos adversos en el mercado.

La Ley 39/2015 establece que las Administraciones Públicas deben velar por la adecuación de sus actuaciones a los principios de buena regulación, entre los que se incluyen la necesidad, eficacia, proporcionalidad, seguridad jurídica, transparencia y eficiencia. En cumplimiento de estos principios, el presente análisis tiene como objetivo identificar y evaluar los impactos que la ZBE tendrá en los diferentes actores del mercado, así como las oportunidades y desafíos que surgirán con la implementación de esta medida.

A través de este análisis, se busca proporcionar una base sólida para la toma de decisiones informadas, asegurando que la ZBE contribuye de manera efectiva a la mejora de la calidad del aire y la salud pública, mientras se minimizan las consecuencias negativas sobre la competencia y el mercado.

12.2.1. Análisis

La implementación de una Zona de Bajas Emisiones, que restringirá la circulación de turismos, motocicletas y ciclomotores sin distintivo ambiental (distintivo A), afectará principalmente a las personas usuarias particulares. A continuación, se presenta un análisis detallado de las consecuencias en la competencia y el mercado:

Impacto en la Industria Automotriz

Dado que las empresas fabricantes de automóviles ya no venden vehículos que no puedan entrar en la ZBE, no se generarán desafíos para ninguna marca. La industria automotriz no experimentará cambios significativos en términos de producción o ventas debido a esta medida.

Impacto en los Patrones de Consumo

Las personas propietarias de vehículos sin distintivo ambiental (aproximadamente 40.783 vehículos) deberán considerar la adquisición de vehículos con distintivo ambiental B, C, ECO o CERO para poder circular en la ZBE. Esta normativa influirá en sus patrones de consumo, impulsándolos a invertir en opciones de movilidad más limpias y sostenibles.

Consecuencias Económicas

La principal consecuencia económica recae sobre las personas usuarias particulares que no dispongan de un vehículo con distintivo ambiental. Estos usuarios tendrán que incurrir en gastos adicionales para adquirir un vehículo que cumpla con la normativa de la ZBE, lo que puede representar una carga financiera considerable. La implementación gradual de sanciones, así como la implementación de medidas compensatorias como la emisión de un título gratuito de EMT para las personas usuarias afectadas que achatarren su vehículo, como se describirá más adelante, permitirá distribuir esta carga económica a lo largo del tiempo, facilitando la transición. Además, para reducir el impacto económico en las personas, se han establecido excepciones para determinados colectivos y 48 accesos puntuales al año.

Impacto en la Competencia entre Empresas

No habrá impacto en la competencia entre empresas, ya que los vehículos vinculados a actividades económicas y los vehículos de empresa están exentos de las restricciones. Por lo



Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
CAP SERVICI - SERV. DE MOBILITAT	RUTH LOPEZ MONTESINOS	26/12/2024	ACCV RSA1 PROFESIONAL ES	36610554452519199253 59470902420815387227 15408608



tanto, no será necesario que estas empresas renueven sus flotas ni realicen inversiones como consecuencia de esta media.

Impacto en el Transporte Público

Se espera que la implementación de la ZBE genere un impacto positivo en el uso del transporte público, ya que posiblemente aumentará su demanda en la ciudad. Las personas que decidan no adquirir un vehículo nuevo podrían optar por utilizar más el transporte público, contribuyendo a la sostenibilidad urbana y reduciendo la congestión del tráfico.

Oportunidades para Nuevas Empresas y Tecnologías

La ZBE puede abrir oportunidades para nuevas empresas y tecnologías relacionadas con la movilidad sostenible. Podrían surgir empresas dedicadas a la fabricación de vehículos eléctricos, vehículos destinados al reparto de mercancías y la infraestructura de recarga. Asimismo, se espera un incremento en la demanda de servicios de alquiler de vehículos, bicicletas y motos eléctricas, y soluciones de movilidad como servicio. Esto fomentará la competencia en el mercado y promoverá la innovación tecnológica.

12.2.2. Tabla de Impacto

Grupos Afectados	Indicadores	Impacto Esperado	Grado de Impacto
Propietarios particulares sin distintivo	Cantidad de vehículos sin distintivo: 40.783	Necesidad de comprar vehículos con distintivo ambiental; carga económica	Alto
Industria automotriz	Ventas de vehículos con distintivo	No hay cambios significativos, ya que todos los vehículos vendidos cumplen normas	Nulo
Empresas de logística y transporte	Renovación de flotas	No hay impacto, ya que no hay restricciones para vehículos comerciales	Nulo
PYMEs	Renovación de flotas y costos adicionales	No hay impacto, ya que no hay restricciones para vehículos de empresa	Nulo
Economía local (ventas de vehículos nuevos)	Aumento en ventas de vehículos	Incremento en la demanda de vehículos con distintivo ambiental	Moderado
Transporte público	Aumento en la demanda	Mayor uso del transporte público por parte de personas sin nuevos vehículos	Moderado
Nuevas empresas y tecnologías	Oportunidades de negocio	Incremento en la demanda de soluciones de movilidad sostenible	Alto

TABLA 38. AFECTADOS, IMPACTOS Y GRADOS DE LOS IMPACTOS EN EL ANÁLISIS DEL IMPACTO EN LA COMPETENCIA Y EL MERCADO



Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
CAP SERVICI - SERV. DE MOBILITAT	RUTH LOPEZ MONTESINOS	26/12/2024	ACCV RSA1 PROFESIONAL ES	36610554452519199253 59470902420815387227 15408608



12.2.3. Conclusión

La implementación de la ZBE afectará principalmente a las personas propietarias particulares de vehículo sin distintivo ambiental. La medida incentivará la compra de vehículos más limpios y eficientes y generará un impacto positivo en el uso del transporte público, sin provocar impactos para la industria automotriz ni afectar la competencia entre empresas comerciales, ya que estos vehículos están exentos de las restricciones. La implementación gradual, las excepciones, así como los 48 accesos puntuales al año permitirán una transición más suave y equitativa para todas las personas afectadas. Además, la ZBE abrirá oportunidades para nuevas empresas y tecnologías relacionadas con la movilidad sostenible, fomentando la innovación y la competencia en el mercado.

12.3. ANÁLISIS DEL IMPACTO EN LOS GRUPOS SOCIALES MÁS VULNERABLES

La implementación de zonas de bajas emisiones puede tener un impacto significativo en los grupos sociales más vulnerables. Estos grupos suelen residir en áreas urbanas densamente pobladas y con una mayor concentración de contaminantes atmosféricos, lo que los expone a un mayor riesgo de enfermedades respiratorias y otros problemas de salud asociados con la contaminación del aire.

La creación de zonas de bajas emisiones suele estar basada en restricciones al tráfico de vehículos más contaminantes. Si estos grupos dependen en gran medida del transporte público o de vehículos más antiguos debido a limitaciones económicas, las restricciones podrían dificultar su movilidad y acceso a servicios esenciales, como el empleo, la atención médica o la educación. Por otro lado, es posible la transición hacia vehículos más limpios, como los eléctricos, implicando costes adicionales que podrían ser costosos para estos grupos, lo que aumentaría su vulnerabilidad económica.

Con la implementación de la ZBE se debe buscar alternativas, estableciendo políticas complementarias, como incentivos fiscales o subsidios para la adquisición de vehículos limpios, así como mejoras en el transporte público accesible y asequible. De este modo se podrían mitigar algunos de estos impactos negativos y promover la equidad en la transición hacia una movilidad más sostenible.

En concreto, en el caso de València y como medida compensatoria, se trabajará por implantar un título de transporte público gratuito con una duración limitada dirigido a aquellas personas empadronadas en València y titulares de vehículos afectados por las restricciones que lo achatarren y no adquieran otro vehículo durante el tiempo de validez del título. Dichos vehículos deberán estar al día del pago del IVTM en València en el momento de solicitar el título. Así, se ofrecerá una alternativa de movilidad a aquellos colectivos más afectados por las restricciones de acceso y que no dispongan de recursos económicos suficientes para la sustitución del mismo. Esta medida es complementaria al título de transporte con tarifa bonificada EMT amb Tu ya existente destinado a los colectivos con rentas bajas, entre otros.

Además de lo anterior también se ha incluido una moratoria respecto a la entrada en funcionamiento de la fase sancionadora de los vehículos más contaminantes procedentes de los municipios y pedanías de València afectadas por la DANA con el fin de minimizar el impacto negativo en la economía local que puede suponer la puesta en marcha de la presente Ordenanza.

En la siguiente tabla se presentan el ahorro y los costes para la ciudadanía con la implementación de la Zona de Bajas Emisiones (ZBE).

Ahorro	Costes
--------	--------



Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
CAP SERVICI - SERV. DE MOBILITAT	RUTH LOPEZ MONTESINOS	26/12/2024	ACCV RSA1 PROFESIONAL ES	36610554452519199253 59470902420815387227 15408608



Ahorro	Costes
Costes Sanitarios	Planificación e infraestructura
Recursos naturales preservados	Renovación de vehículos
Freno cambio climático	Mantenimiento de sistemas de control
Mejora calidad del aire	Gestión y ayuda de incentivos
Reducción de gases de efecto invernadero	

TABLA 39. AHORROS Y COSTES PARA LA CIUDADANÍA CON LA IMPLEMENTACIÓN DE LA ZBE

13. ANÁLISIS DE IMPACTO SOCIAL, SALUD, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD

13.1. IMPACTO EN LA SALUD

La OMS ha clasificado la contaminación atmosférica, especialmente las partículas, como carcinógena para los seres humanos y ha identificado este problema como uno de los principales riesgos ambientales para la salud. Al disminuir los niveles de contaminación, es posible mitigar el impacto en la morbilidad asociada con enfermedades cardiovasculares, cardíacas, cáncer de pulmón y enfermedades respiratorias crónicas.

El tráfico de vehículos a motor está fuertemente relacionado con un aumento en la mortalidad y los ingresos hospitalarios. En concreto y como ejemplo, los efectos negativos en la salud pública debido a la contaminación acústica causada por el tráfico incluyen:

- Alteraciones psicológicas y de comportamiento
- Problemas auditivos
- Elevación de la presión
- Trastorno del sueño a largo plazo que afecta al sistema nervioso e inmune

También como ejemplo y según la DGT, el 7 % de accidentes mortales podrían ser causados por la somnolencia, debido a las pocas horas de descanso de la persona que conduce. Según las estadísticas recopiladas por la Sociedad Española del Sueño, la población promedio duerme aproximadamente 6,8 horas por noche, lo que está por debajo de las 7 a 9 horas recomendadas por la Organización Mundial de la Salud (OMS). Además, la Sociedad Española de Neurología informa que aproximadamente el 45% de la población sufre algún tipo de trastorno del sueño, siendo el 10% de manera crónica.

La implementación de la ZBE en la ciudad de València puede tener un impacto positivo en la salud pública de la comunidad local. Al reducir las emisiones contaminantes generadas por el tráfico, se anticipa una mejora en la calidad del aire. Esto se traduce en una disminución de partículas dañinas y gases tóxicos en suspensión, lo que a su vez podría reducir los problemas respiratorios y cardiovasculares entre las personas residentes. Esta mejora en la calidad del aire no solo beneficia la salud individual, sino que también puede aliviar la carga sobre los servicios de salud locales al disminuir la incidencia de enfermedades relacionadas con la contaminación atmosférica.

La implementación de la ZBE analizada en el presente documento no solo busca reducir la contaminación, sino que también tiene el potencial de mejorar significativamente la calidad de vida de las personas que residen en estas áreas.



Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
CAP SERVICI - SERV. DE MOBILITAT	RUTH LOPEZ MONTESINOS	26/12/2024	ACCV RSA1 PROFESIONAL ES	36610554452519199253 59470902420815387227 15408608



13.2. IMPACTO EN EL MEDIO AMBIENTE

La calidad del aire en el municipio de València se encuentra recogida en el apartado 7 del presente documento, así como las reducciones que se prevén en relación con los contaminantes asociados al tráfico rodado una vez se implante la Zona de Bajas Emisiones. Esta implantación, junto con el resto de medidas propuestas para el fomento de la movilidad sostenible, permitirán mejorar el estado actual del medio ambiente.

13.3. IMPACTO SOBRE LA MOVILIDAD

La implementación de la ZBE no solo implica cambios en la movilidad, sino que también representa una oportunidad para transformar positivamente la forma en que las personas se desplazan en su entorno. Para asegurar una transición efectiva, tal y como se recoge en las medidas desarrolladas en el apartado 10, se enfocará en mejorar y diversificar las opciones de transporte público, haciendo que sean más accesibles y convenientes para las personas residentes. Esto incluye no solo incrementar la frecuencia y la cobertura de los servicios de transporte público, sino también mejorar la calidad y la comodidad de la infraestructura asociada, como estaciones de autobús y tren, para hacerlas más atractivas y funcionales.

Además, se promoverán activamente alternativas de movilidad sostenible, como el uso de bicicletas o vehículos de movilidad personal, así como el fomento del uso compartido de vehículos. Esto no solo contribuirá a reducir la congestión vial y las emisiones, sino que también ofrecerá opciones flexibles y saludables para los desplazamientos urbanos. Es importante implementar medidas específicas para garantizar la accesibilidad para personas con movilidad reducida, asegurando que toda la ciudadanía tenga la oportunidad de acceder a las diferentes opciones de transporte disponibles en la ZBE.

La implementación de una ZBE no solo busca reducir la contaminación, sino que también aspira a mejorar la movilidad urbana de manera inclusiva y sostenible, por lo que el impacto producido sobre la movilidad es positivo.

13.4. IMPACTO SOCIAL

El propósito de un estudio de repercusión social consiste en examinar minuciosamente si la implementación de una ZBE no ocasiona ningún tipo de sesgo social o de género. Sin embargo, este análisis no se limita únicamente a la posibilidad de generar un impacto social adverso, sino que también aborda y evalúa los efectos positivos en la sociedad, con el firme propósito de promover la equidad social y mejorar la salud de los sectores más vulnerables.

Para ahondar en la repercusión social, es primordial identificar las características de la población que interactúa con la Zona de Bajas Emisiones de València. En este contexto, hemos dirigido nuestra atención principalmente hacia el género y la edad, basándonos en los datos proporcionados por el Instituto Nacional de Estadística para el año 2022.

A continuación, se muestran los datos por edad y sexo en València:



Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
CAP SERVICI - SERV. DE MOBILITAT	RUTH LOPEZ MONTESINOS	26/12/2024	ACCV RSA1 PROFESIONAL ES	36610554452519199253 59470902420815387227 15408608



Id. document: SZZ4 4tSk 9fFL Z4NM sbcZ oEgH XQU=

CÓPIA INFORMATIVA (NO VERIFICABLE EN SEU ELECTRÒNICA)

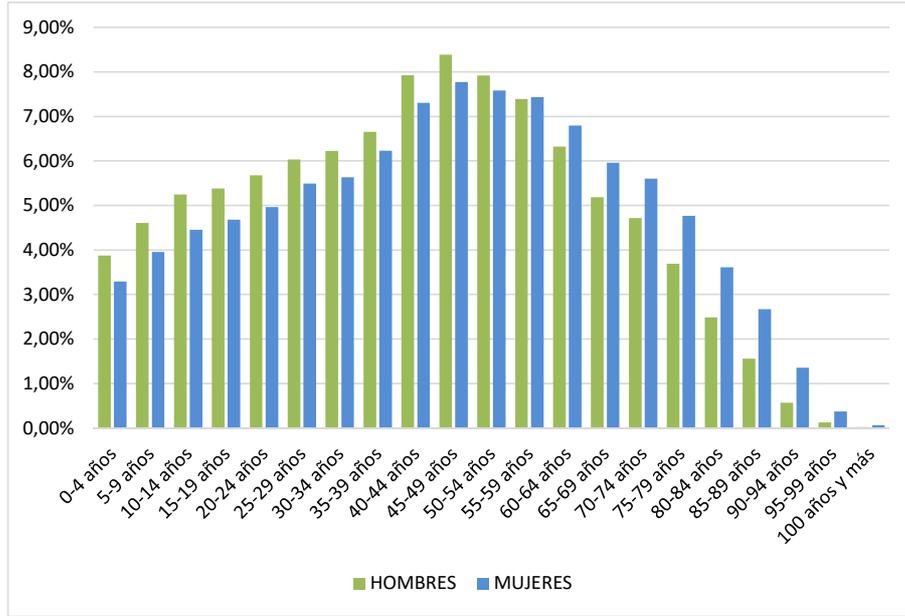


GRÁFICO 14. DISTRIBUCIÓN DE LA POBLACIÓN POR SEXO Y EDAD

Población de la Comunidad Valenciana

POBLACIÓN TOTAL DE VALÈNCIA	
792.192	hab
DENSIDAD POBLACIONAL	
5850,78	hab/km ²



En la franja de 0-54 años hay un mayor número de hombres que de mujeres al contrario que en la franja 55-100 años donde la cantidad de mujeres supera a la de los hombres.

El objetivo es analizar cómo la localización, el sexo y la edad influyen en la capacidad de adaptación a la ZBE. Se busca comprender cómo estas variables afectan la disposición y habilidad de las personas para ajustarse a las regulaciones y restricciones ambientales dentro de esta área.

Etapa	Rango	Municipio		Provincia	
		Población	%	Población	%
Niñez	0-14	100.361	12,7%	362.054	13,9%
Adolescencia	15-19	39.732	5,0%	139.475	5,4%
Adultos jóvenes	20-34	134.449	17,0%	417.003	16,0%
Adultos	34-64	347.341	43,8%	1.176.598	45,2%
Tercera Edad	>64	170.609	21,5%	510.627	19,6%



Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
CAP SERVICI - SERV. DE MOBILITAT	RUTH LOPEZ MONTESINOS	26/12/2024	ACCV RSA1 PROFESIONAL ES	36610554452519199253 59470902420815387227 15408608



TABLA 40. DISTRIBUCIÓN DE LA POBLACIÓN SEGÚN ORIGEN Y RANGO DE EDAD

Uno de los rangos más sensibles a la capacidad de adaptación a una ZBE es el correspondiente con las personas de la tercera edad, mayores a 64 años, teniendo en consideración que la ciudad de València cuenta con un porcentaje aproximado de 21,5% de personas en este rango.

El grupo de población más numeroso es de 35 a 64 años, lo que implica que será este sector social el que necesitará realizar un mayor esfuerzo de adaptación a la ZBE, dado que es la mayoría de la población activa. Para este segmento demográfico, es crucial ofrecer un conjunto de alternativas que faciliten la transición hacia nuevos patrones de movilidad. Estas alternativas podrían variar desde la adquisición de vehículos menos contaminantes que cumplan con los requisitos de la Zona de Bajas Emisiones, hasta opciones como el alquiler de bicicletas a través de aplicaciones municipales o programas de coche compartido.

Por otra parte, el ruido constituye uno de los grandes problemas ambientales de las grandes ciudades y el tráfico rodado representa, como es bien sabido, una de las principales fuentes de contaminación acústica y afección social. Por ello es recomendable considerar todas aquellas medidas que impacten positivamente en lograr una reducción de los niveles de ruido de las diferentes calles de la ciudad.

En este sentido es conveniente reseñar que existen estudios que acreditan una relación directa, y de magnitud notable, entre el nivel sonoro generado por la circulación de los vehículos y la edad de los mismos. Así pues, cualquier medida que contribuya a reducir la edad media del parque circulante en la ciudad debería redundar en una mejora de la calidad acústica. Y continuando con este razonamiento, puesto que los vehículos de tipología “A”, los más contaminantes, son precisamente los más antiguos, una reducción significativa en los niveles de circulación de los mismos traería como consecuencia directa una reducción de los niveles sonoros medios, especialmente en las vías con mayor intensidad de tráfico.

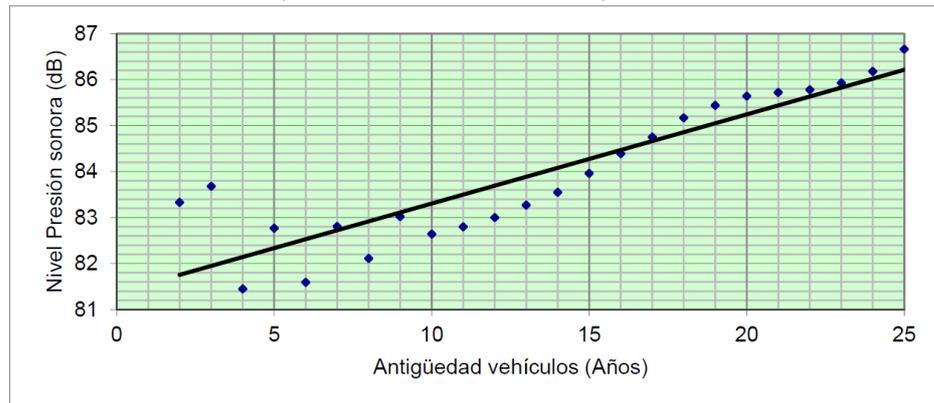


GRÁFICO 15. MEDIA DE NIVELES SONOROS VS ANTIGÜEDAD DE VEHÍCULOS INSPECCIONADOS

Fuente: Estudio del nivel de ruido emitido por los vehículos del parque automovilístico valenciano y su relación con la calidad acústica de nuestras ciudades Autor: Emilio Velasco Sánchez

Y si bien el presente Proyecto, no incluye los contenidos potestativos del Anexo B del RD 1052/2022 sobre el ruido, ya que actualmente se está redactando el *Plan de acción en materia de contaminación acústica* el cuál se ocupa específicamente de esta materia, puede en todo caso concluirse que la implantación de la ZBE en la ciudad de València contribuirá a la mejora de la calidad acústica de la ciudad.



Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
CAP SERVICI - SERV. DE MOBILITAT	RUTH LOPEZ MONTESINOS	26/12/2024	ACCV RSA1 PROFESIONAL ES	36610554452519199253 59470902420815387227 15408608



14. IMPACTO DE GÉNERO

14.1. Definición de la propuesta

El proyecto tiene como objetivo principal regular el acceso, circulación y estacionamiento de vehículos en la Zona de Bajas Emisiones (ZBE) de la ciudad de València. Esta iniciativa se alinea con las normativas nacionales e internacionales que promueven la reducción de la contaminación y la mejora de la calidad del aire, respondiendo así a la necesidad de mitigar los efectos del cambio climático en las áreas urbanas.

La finalidad es reducir la contaminación ambiental en València, mejorando así la calidad de vida de su ciudadanía, al tiempo que se contribuye a la lucha contra el cambio climático. Este propósito se enmarca en un marco legal amplio, que incluye la Ley 34/2007 de calidad del aire y protección de la atmósfera, la Ley 7/2021 de cambio climático y transición energética, que obliga a los municipios de más de 50.000 habitantes a establecer Zonas de Bajas Emisiones, el Real Decreto 1052/2022, que regula los requisitos mínimos de estas zonas, y la Ley 6/2022 del Cambio Climático y la Transición Ecológica de la Comunitat Valenciana.

Adicionalmente, desde una perspectiva de género, el proyecto también se ajusta a la Ley Orgánica 3/2007, para la Igualdad Efectiva de Mujeres y Hombres, que obliga a las administraciones públicas a integrar la perspectiva de género en todas sus políticas, incluyendo las de movilidad. En particular, sus artículos 14 y 19 refuerzan la necesidad de promover la igualdad de trato entre hombres y mujeres en las políticas públicas, lo que implica un análisis diferenciado de cómo estas medidas afectan a ambos géneros.

En la misma línea, la Ley 9/2003 de la Generalitat Valenciana, per a la Igualtat entre dones i homes, también insiste en la necesidad de incluir la perspectiva de género en todas las políticas públicas de la Comunidad Valenciana. Sus artículos 2 y 28 destacan la importancia de eliminar las barreras que dificultan la movilidad de las mujeres y proponen la accesibilidad universal como un principio rector en la planificación de la movilidad urbana.

Este enfoque queda reforzado por el Plan Marco de Igualdad del Ayuntamiento de València (2019-2024), que establece medidas concretas para fomentar la igualdad entre mujeres y hombres en el ámbito municipal. En relación con la movilidad, el plan destaca la importancia de promover una ciudad accesible e inclusiva para las mujeres, adaptando el sistema de transporte a sus necesidades, y asegurando que los espacios públicos sean seguros y accesibles para todas las personas, en especial para las mujeres, que tienden a realizar desplazamientos más orientados a actividades de cuidado y, por tanto, requieren una mayor flexibilidad en términos de transporte.

Entre los objetivos clave del proyecto se encuentran la mejora de la calidad del aire, la mitigación del cambio climático, el impulso del cambio modal hacia modos de transporte más sostenibles, la mejora de la accesibilidad, el fomento de la electromovilidad, la promoción de la sostenibilidad en la distribución urbana de mercancías y la mejora de la seguridad vial.

Por otro lado, el proyecto incluye medidas específicas en materia de igualdad, contemplando excepciones para colectivos vulnerables, como familias numerosas, mujeres embarazadas y personas con movilidad reducida. Estas excepciones permiten que ciertos vehículos contaminantes sigan accediendo a la ZBE para minimizar el impacto en estos grupos y atender a sus necesidades particulares de movilidad. Además, se presta especial atención al uso de un lenguaje no sexista en la redacción de la normativa, siguiendo las directrices del Manual para la realización de informes de impacto de género del Ayuntamiento de València.



Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
CAP SERVICI - SERV. DE MOBILITAT	RUTH LOPEZ MONTESINOS	26/12/2024	ACCV RSA1 PROFESIONAL ES	36610554452519199253 59470902420815387227 15408608



14.2. Análisis de la pertinencia de género

Tanto las políticas de movilidad como la regulación de la Zona de Bajas Emisiones (ZBE), afectan de manera directa e indirecta a las personas, y no se puede obviar que hombres y mujeres experimentan la movilidad de manera diferente. Esta diferencia se deriva de los distintos roles y responsabilidades que tradicionalmente asumen hombres y mujeres.

Los principales motivos del análisis son:

- **Patrones diferenciados de movilidad:**

Las mujeres suelen tener patrones de movilidad distintos a los de los hombres, ya que a menudo asumen más responsabilidades de cuidado, lo que las lleva a realizar trayectos más complejos, como viajes encadenados (es decir, múltiples destinos en un solo trayecto), y a desplazarse en horarios menos habituales.

- **Impacto en las actividades de cuidado**

Dado que las mujeres asumen la mayor parte de las actividades de cuidado no remuneradas, como llevar a los hijos a la escuela, asistir a personas mayores o realizar compras del hogar, las restricciones de movilidad que no consideren estas responsabilidades pueden tener un impacto desproporcionado en ellas.

Por tanto, la movilidad es un ámbito en el que pueden ya anticiparse diferencias entre mujeres y hombres que, potencialmente, constituyan desigualdades a la hora de acceder a recursos.

14.3. Diagnóstico del contexto con perspectiva feminista

El diagnóstico se ha realizado teniendo en cuenta las siguientes materias: diferencias sociodemográficas, desigualdades generales entre mujeres y hombres, diferencias generales en la movilidad de mujeres y hombres y diferencias en el uso de vehículos de tracción motora entre mujeres y hombres.

14.3.1. Diferencias sociodemográficas

Según el Instituto Nacional de Estadística, el 53 % de la población son mujeres, mientras que la de hombres alcanza el 47 %. Tanto a nivel local como de comunidad la población de mujer es mayor que la población de hombres.



Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
CAP SERVICI - SERV. DE MOBILITAT	RUTH LOPEZ MONTESINOS	26/12/2024	ACCV RSA1 PROFESIONAL ES	36610554452519199253 59470902420815387227 15408608



Población en València

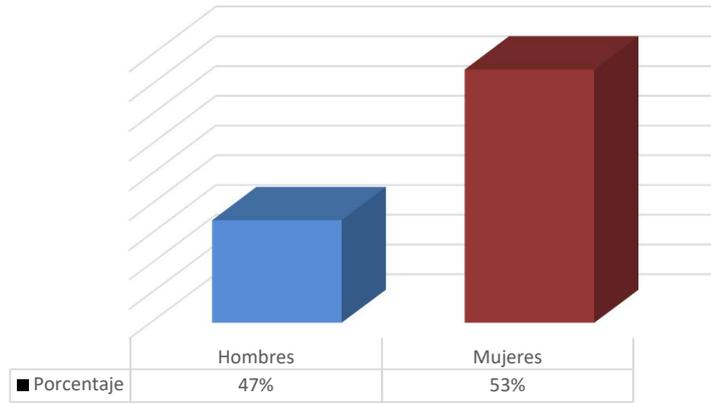


GRÁFICO 16. PORCENTAJE DE HOMBRES Y MUJERES EN VALÈNCIA

Las restricciones al tráfico y la reducción de la contaminación atmosférica pueden tener beneficios para la salud de toda la ciudadanía, pero pueden ser especialmente beneficiosos para las mujeres, que tienden a sufrir más los efectos negativos de la contaminación del aire en términos de salud respiratoria y cardiovascular.

14.3.2. Desigualdades generales entre mujeres y hombres

De acuerdo con el último censo de la Dirección General de Tráfico (DGT), en la Comunidad Valenciana el 56% de hombres poseen carné de conducir, mientras que las mujeres el 44%.

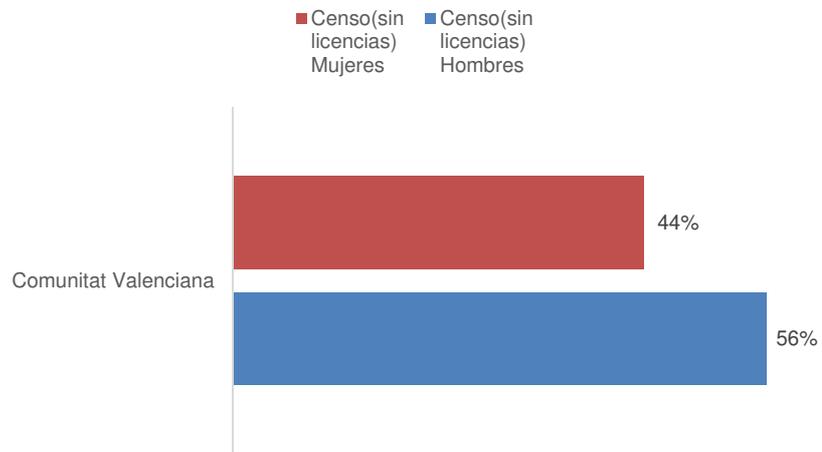


GRÁFICO 17. PERSONAS CON CARNET DE CONDUCIR EN LA CV

De la misma forma, pero aplicado a la ciudad de València, los hombres representan el mayor porcentaje con permisos de conducir.



Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
CAP SERVICI - SERV. DE MOBILITAT	RUTH LOPEZ MONTESINOS	26/12/2024	ACCV RSA1 PROFESIONAL ES	36610554452519199253 59470902420815387227 15408608



Id. document: SZZ4 4tSk 9fFL Z4NM sbcz oEgH XQU=

CÒPIA INFORMATIVA (NO VERIFICABLE EN SEU ELECTRÒNICA)

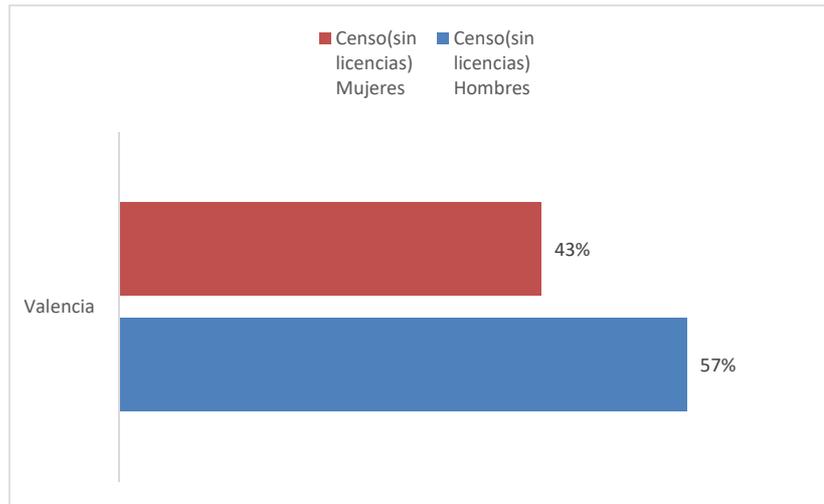


GRÁFICO 18 PERSONAS CON CARNET DE CONDUCIR EN VALÈNCIA

14.3.3. Diferencias generales en la movilidad de mujeres y hombres

Los más recientes estudios sobre movilidad y perspectiva de género demuestran que el género es un diferenciador importante en la movilidad urbana.

Las mujeres presentan patrones de movilidad más complejos, puesto que incluyen más intermodalidad y, en particular, un mayor uso de transporte público y a pie, en varios momentos del día.

Esto implica tener en cuenta la frecuencia del transporte público y dar prioridad a zonas bien iluminadas y transitadas para promover entornos seguros.

El borrador del PMoMe (Plan de movilidad metropolitana) incluye resultados de encuestas de movilidad, entre las que se observa un análisis detallado de la movilidad según género. Así, se encuentra la distribución horaria de los viajes por género, obteniendo:

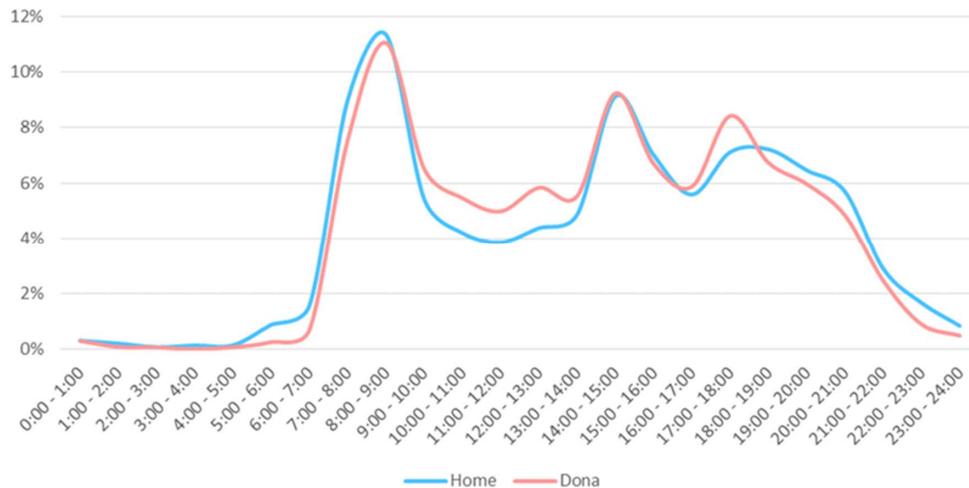


GRÁFICO 19. DISTRIBUCIÓN HORARIA DE LOS VIAJES POR SEXO



Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
CAP SERVICI - SERV. DE MOBILITAT	RUTH LOPEZ MONTESINOS	26/12/2024	ACCV RSA1 PROFESIONAL ES	36610554452519199253 59470902420815387227 15408608



Ambos sexos tienen un mayor número de desplazamientos entre las seis de la mañana y las diez de la noche, si bien las mujeres tienen una concentración ligeramente superior de desplazamientos dentro de este horario, particularmente entre las nueve de la mañana y las seis de la tarde.

Si se analizan los viajes por persona según la ocupación y el género, atendiendo a la población encuestada y a la población encuestada que se desplaza, se obtienen los siguientes resultados:

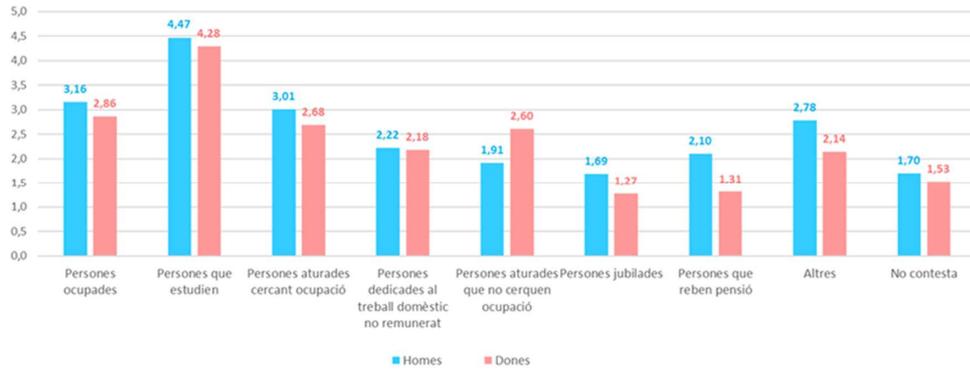


GRÁFICO 20. VIAJES POR PERSONA SEGÚN OCUPACIÓN Y GÉNERO (POBLACIÓN ENCUESTADA)

En los resultados de la encuesta se observa que, entre las personas ocupadas, las que estudian y las paradas, los viajes diarios que realizan los hombres son ligeramente mayores a los de las mujeres. Entre las personas jubiladas y las que reciben pensión las diferencias son más notables en el número de viajes diarios de los hombres sobre el de las mujeres. Sin embargo, entre las personas paradas que no buscan ocupación los viajes diarios de las mujeres son mayores a los de los hombres con una diferencia considerable.

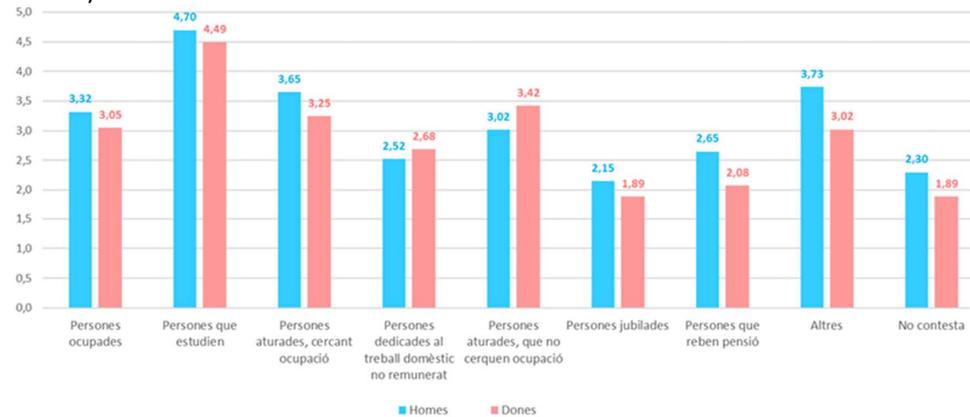


GRÁFICO 21. VIAJES POR PERSONA SEGÚN OCUPACIÓN Y GÉNERO (POBLACIÓN MÓVIL)

Al analizar los resultados de la población que se desplaza, las conclusiones son similares a las anteriores, salvo los viajes por persona dedicadas al trabajo doméstico no remunerado, ligeramente superiores a los de los hombres dedicados a esta actividad.

Si se analiza el motivo de los desplazamientos, se observa:



Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
CAP SERVICI - SERV. DE MOBILITAT	RUTH LOPEZ MONTESINOS	26/12/2024	ACCV RSA1 PROFESIONAL ES	36610554452519199253 59470902420815387227 15408608



Id. document: SZZ4 4tSk 9fFL Z4NM sbcZ oEgH XQU=

CÓPIA INFORMATIVA (NO VERIFICABLE EN SEU ELECTRÒNICA)



GRÁFICO 22. MOTIVOS DE DESPLAZAMIENTO SEGÚN GÉNERO

En este sentido, las mujeres tienen un equilibrio entre la movilidad obligada y la movilidad no obligada, mientras que los hombres se desplazan más de manera obligada. En esta línea, se observan los siguientes motivos de viaje por género:

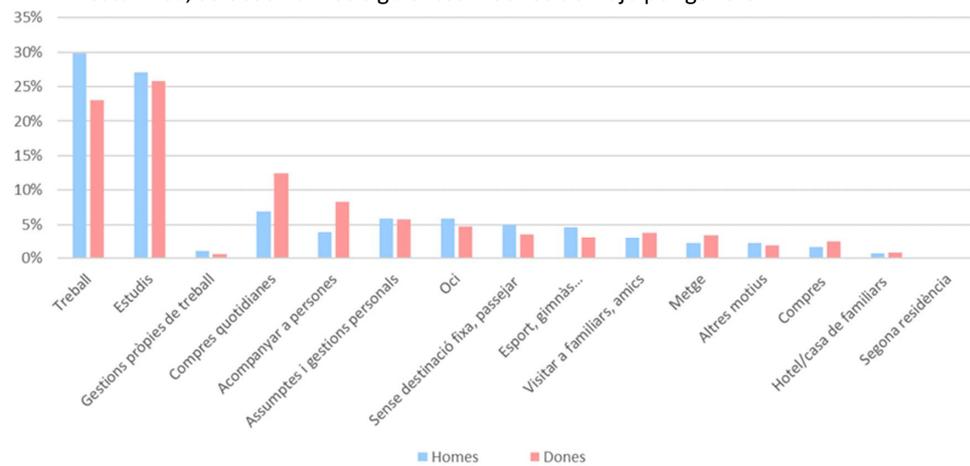


GRÁFICO 23. MOTIVOS DE DESPLAZAMIENTO SEGÚN GÉNERO

Prevalcen los motivos de trabajo y estudios, destacando más esta tendencia en los hombres.

14.3.4. Diferencias en el uso de vehículos de tracción motora

Atendiendo al reparto modal de los desplazamientos, se tiene:

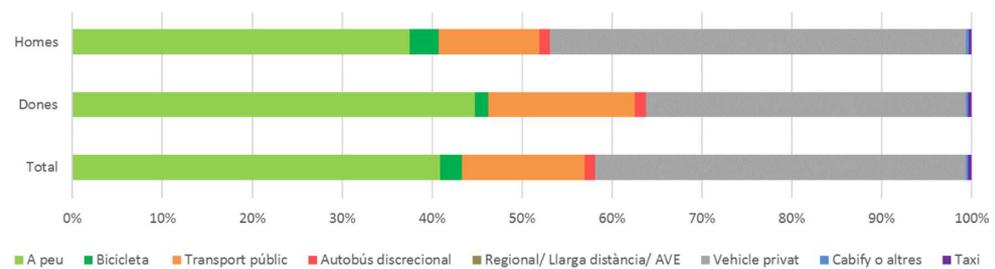


GRÁFICO 24. REPARTO MODAL DE DESPLAZAMIENTO SEGÚN GÉNERO



Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
CAP SERVICI - SERV. DE MOBILITAT	RUTH LOPEZ MONTESINOS	26/12/2024	ACCV RSA1 PROFESIONAL ES	36610554452519199253 59470902420815387227 15408608



Destaca la prevalencia a pie y en transporte público de la mujer frente al hombre, llevando a cabo a su vez, un menor número de desplazamientos en vehículo privado por parte de la mujer con respecto a los desplazamientos en vehículo privado del hombre.

Con la ZBE se promueve la movilidad sostenible, primando el transporte público y los desplazamientos no contaminantes como son a pie o en bicicleta, así como el uso de vehículos menos contaminantes.

Por lo tanto, la implantación de la ZBE afectará principalmente al hombre, que tiene un mayor número de desplazamientos, siendo en un mayor porcentaje por motivos obligados, y teniendo una mayor representación de desplazamientos en vehículo privado, por lo que las afecciones a la mujer serán menores, al tener un menor número de desplazamientos, existiendo un equilibrio entre las motivaciones obligada y no obligada, y teniendo a su vez un mayor porcentaje de desplazamientos a pie y en transporte público.

14.4. Valoración del impacto de género de la propuesta

En base al diagnóstico con perspectiva feminista del apartado anterior, se puede concluir que el proyecto de ZBE de la ciudad de València tendrá un impacto de género positivo. Esta valoración se basa en varios aspectos relacionados con los patrones de movilidad de hombres y mujeres junto a los beneficios esperados en cuanto a salud y accesibilidad.

Uno de los principales factores que contribuyen a esta conclusión es que las mujeres, al estar más expuestas a los efectos negativos de la contaminación atmosférica, se beneficiarán especialmente de las medidas destinadas a reducir las emisiones. La mejora en la calidad del aire no solo tendrá un impacto positivo en la salud de toda la ciudadanía, sino que contribuirá en mayor medida a la calidad de vida de las mujeres, quienes son más vulnerables a las afecciones respiratorias y cardiovasculares derivadas de la contaminación.

Por otro lado, las mujeres utilizan con mayor frecuencia el transporte público y los desplazamientos a pie, en comparación con los hombres, que tienden a hacer un mayor uso del vehículo privado. Fomentar la movilidad sostenible y priorizar el uso del transporte público y otros medios no contaminantes, como la bicicleta o los desplazamientos a pie, favorece a las mujeres, que ya presentan estos hábitos de movilidad. De esta manera, las medidas no solo son coherentes con sus necesidades, sino que mejorarán la accesibilidad y sostenibilidad de sus desplazamientos diarios.

Además, al afectar principalmente a los desplazamientos en vehículo privado, el proyecto tendrá un mayor impacto sobre los hombres, quienes tienen una mayor representación en este tipo de movilidad. Las mujeres dependen menos del uso del coche para sus actividades diarias, lo que implica que las restricciones impuestas no supondrán barreras adicionales para su movilidad. De hecho, se prevé que las mujeres resulten menos afectadas, al tener un equilibrio entre los motivos obligados y no obligados de desplazamiento, y al utilizar más modos de transporte menos contaminantes.

14.5. Conclusiones

A modo de recomendaciones y conclusiones finales, se comentan a continuación con objeto de dar visibilidad y promover una valoración de impacto de género positiva.

En relación con la delimitación territorial de la zona que se pretende realizar, allí donde se concentre un mayor porcentaje de población femenina, especialmente si se trata de mujeres de edad avanzada, la reducción de las emisiones y, por tanto, de la contaminación con la consecuente mejora de la calidad del aire, tendrá un impacto positivo en la salud de las mujeres. Lo mismo ocurre si se observan las diferencias en la movilidad, si se parte del hecho



Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
CAP SERVICI - SERV. DE MOBILITAT	RUTH LOPEZ MONTESINOS	26/12/2024	ACCV RSA1 PROFESIONAL ES	36610554452519199253 59470902420815387227 15408608



de que las mujeres realizan más trayectos a pie, una mejora de la calidad del aire repercutirá en mayor medida en su salud.

En cuanto a la aplicación de la ZBE y las medidas relacionadas con la restricción del acceso a los vehículos más contaminantes, las desigualdades entre mujeres y hombres en relación a la renta económica permiten presuponer que son las primeras quienes disponen de turismos más antiguos y, potencialmente, pueden verse más perjudicadas que los hombres.

Se han tenido en cuenta restricciones de acceso a vehículos a la población más vulnerable, como las familias numerosas, mujeres embarazadas o familias con menores de 3 años a su cargo.

En cuanto a las medidas para el fomento de accesibilidad universal se recomienda tener en cuenta la iniciativa de la EMT "Parada violeta" dirigida a mejorar la seguridad de las mujeres que viajan en horario nocturno solas o acompañadas de otras mujeres o personas dependientes.

15. PROCEDIMIENTO PARA EL SEGUIMIENTO Y LA REVISIÓN DE LA ZBE

15.1. INDICADORES DE SEGUIMIENTO, PERIODICIDAD DEL CONTROL Y PUBLICACIÓN DE LA INFORMACIÓN

Partiendo de los objetivos que pretenden alcanzarse con la implantación de la ZBE en València, en el presente apartado se van a identificar los indicadores que evaluarán el grado de consecución de dichos objetivos.

Recapitulando los objetivos incluidos en el apartado 8, se tienen los siguientes:

- 1- Mejora de la calidad del aire
- 2- Impulso del cambio modal hacia modos de transporte más sostenibles
- 3- Mejora de la accesibilidad
- 4- Fomento de la electromovilidad
- 5- Promoción de la sostenibilidad en la distribución urbana de mercancías
- 6- Mejora de la seguridad vial

En cumplimiento con el Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, y con el objetivo de evaluar la efectividad de la Zona de Bajas Emisiones (ZBE) en València, en el Anexo II del Real Decreto se detalla un catálogo de indicadores de monitorización y seguimiento clasificado en varias categorías.

El artículo 12 del Real Decreto señala que el sistema de monitorización y seguimiento "deberá incluir indicadores para el seguimiento de los objetivos, adaptados, en su caso, al contexto local y a la problemática específica del municipio o territorio insular". También se indica que estos indicadores deberán incluir, al menos, los siguientes:

- Concentración de dióxido de nitrógeno
- Reparto modal del uso del automóvil particular con respecto a otros medios de transporte
- Porcentaje de vehículos cero emisiones con respecto al total de la flota de vehículo privado, transporte de mercancías y transporte colectivo

En los apartados siguientes se muestran los indicadores que el Ayuntamiento de València empleará para monitorizar el logro de la implantación de la València ZBE. Además de los indicadores que se relacionan en el artículo 12, se han considerado también algunos de los



Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
CAP SERVICI - SERV. DE MOBILITAT	RUTH LOPEZ MONTESINOS	26/12/2024	ACCV RSA1 PROFESIONAL ES	36610554452519199253 59470902420815387227 15408608



propuestos en Anexo II del Real Decreto, así como otros ya empleados de forma habitual por el Área de Movilidad municipal.

Las tablas, además de información sobre los objetivos y los indicadores propuestos, detallan la periodicidad del control y dónde se publicará la información correspondiente. Estos elementos adicionales proporcionan una visión más completa del proceso de seguimiento y evaluación de la implementación de la Zona de Bajas Emisiones (ZBE), permitiendo un monitoreo efectivo y transparente de los avances en cada área estratégica. Todo ello sin perjuicio de que puedan identificarse otros indicadores adicionales, que se añadirían a lo largo del período de evaluación si se considerara conveniente.

15.1.1. Indicadores de Calidad del Aire Asociados al Tráfico Rodado

Para monitorizar la calidad del aire en la ZBE de València, se utilizarán las estaciones de calidad del aire ubicadas dentro y en las zonas colindantes a la ZBE.

Objetivo	Indicadores	Periodicidad y Control	Publicación de la Información
Mejora de la calidad del aire	<ul style="list-style-type: none"> • Óxidos de nitrógeno (NOx) (INDICADOR OBLIGATORIO SEGÚN RD) <ul style="list-style-type: none"> ○ Valor límite horario (VLH) ○ Valor límite anual (VLA) • Partículas en suspensión (PM₁₀) <ul style="list-style-type: none"> ○ Valor límite diario (VLD) ○ Valor límite anual (VLA) • Partículas en suspensión (PM_{2.5}) <ul style="list-style-type: none"> ○ Valor límite anual (VLA) 	Anual	Conselleria de Medio Ambiente, Infraestructuras y Territorio

TABLA 41. INDICADORES DE CALIDAD DEL AIRE

Se considerará también la contribución de fuentes naturales, como episodios de polvo africano, en la cuantificación de las partículas. De acuerdo con lo previsto en el Real Decreto, también se podrán incluir otros indicadores de calidad del aire relevantes para València según las necesidades locales.

15.1.2. Indicadores de Cambio Climático y Movilidad Sostenible

Se presenta una tabla con los indicadores seleccionados para monitorizar el cambio climático y la movilidad sostenible, organizados por categorías. Estos indicadores permitirán un seguimiento integral y preciso, garantizando el cumplimiento de los objetivos establecidos en el Real Decreto 1052/2022.

Objetivo	Indicadores	Periodicidad y Control	Publicación de la Información
----------	-------------	------------------------	-------------------------------



Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
CAP SERVICI - SERV. DE MOBILITAT	RUTH LOPEZ MONTESINOS	26/12/2024	ACCV RSA1 PROFESIONAL ES	36610554452519199253 59470902420815387227 15408608



Id. document: SZZ4 4tSk 9fFL Z4NM sbcZ oEgH XQU=
CÒPIA INFORMATIVA (NO VERIFICABLE EN SEU ELECTRÒNICA)

Impulso del cambio modal hacia modos de transporte más sostenibles	Reparto modal del uso del automóvil particular con respecto a otros medios de transporte (INDICADOR OBLIGATORIO SEGÚN RD)	Anual (condicionado a la disposición de datos de encuestas)	Anuario estadístico del Ayuntamiento de València. Apartado "Tránsito y Transportes"
	Reparto modal en modos activos: 1. Desplazamientos a pie: desplazamientos a pie/desplazamientos totales. 2. Desplazamientos en bicicleta: desplazamientos en bicicleta/desplazamientos totales.	Anual (condicionado a la disposición de datos de encuestas)	Anuario estadístico del Ayuntamiento de València. Apartado "Tránsito y Transportes"
	Reparto modal en transporte público	Anual (condicionado a la disposición de datos de encuestas)	Anuario estadístico del Ayuntamiento de València. Apartado "Tránsito y Transportes"
	Red de transporte público urbano. Nº de líneas	Anual	Anuario estadístico del Ayuntamiento de València. Apartado "Tránsito y Transportes"
	Red de transporte público urbano. Nº de vehículos	Anual	Anuario estadístico del Ayuntamiento de València. Apartado "Tránsito y Transportes"
	Red de transporte público urbano. Velocidad comercial media	Anual	Anuario estadístico del Ayuntamiento de València. Apartado "Tránsito y Transportes"
	Red de transporte público urbano. Personas transportadas	Anual	Anuario estadístico del Ayuntamiento de València. Apartado "Tránsito y Transportes"
	Nº de paradas EMT dobles	Anual	Anuario estadístico del



Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
CAP SERVICI - SERV. DE MOBILITAT	RUTH LOPEZ MONTESINOS	26/12/2024	ACCV RSA1 PROFESIONAL ES	36610554452519199253 59470902420815387227 15408608



Id. document: SZZ4 4tSk 9fFL Z4NM sbcZ oEgH XQU=

CÒPIA INFORMATIVA (NO VERIFICABLE EN SEU ELECTRÒNICA)

			Ayuntamiento de València. Apartado "Tránsito y Transportes"
Nº de intersecciones con preferencia semafórica al transporte público	Anual		Anuario estadístico del Ayuntamiento de València. Apartado "Tránsito y Transportes"
Uso de puntos de recarga eléctrica (energía recargada en kWh por mes)	Anual		Anuario estadístico del Ayuntamiento de València. Apartado "Tránsito y Transportes"
% de variación de IMD bicis/VMP en principales carriles bici respecto año anterior	Anual		Anuario estadístico del Ayuntamiento de València. Apartado "Tránsito y Transportes"
Nº usuarios/ mes de bicicletas públicas	Mensual		Anuario estadístico del Ayuntamiento de València. Apartado "Tránsito y Transportes"
% variación de IMD vehículos a motor en red viaria principal respecto año anterior	Anual		Anuario estadístico del Ayuntamiento de València. Apartado "Tránsito y Transportes"
% de variación de IMD vehículos a motor en accesos a la ciudad respecto año anterior	Anual		Anuario estadístico del Ayuntamiento de València. Apartado "Tránsito y Transportes"
Número de plazas de aparcamiento libre en vía pública	Anual		Anuario estadístico del Ayuntamiento de València. Apartado "Tránsito y Transportes"
Número de plazas de aparcamiento reguladas en vía pública	Anual		Anuario estadístico del Ayuntamiento de



R Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia



Financiado por la Unión Europea
NextGenerationEU



Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
CAP SERVICI - SERV. DE MOBILITAT	RUTH LOPEZ MONTESINOS	26/12/2024	ACCV RSA1 PROFESIONAL ES	36610554452519199253 59470902420815387227 15408608



Id. document: SZZ4 4tSk 9fFL Z4NM sbcZ oEgH XQU=
CÒPIA INFORMATIVA (NO VERIFICABLE EN SEU ELECTRÒNICA)

	Nº plazas Zona Azul Nº plazas Zona Verde Nº plazas Zona Naranja		València. Apartado "Tránsito y Transportes"
	Nº de plazas de estacionamiento de bicicleta	Anual	Anuario estadístico del Ayuntamiento de València. Apartado "Tránsito y Transportes"
	Nº de aparcamientos seguros para bicicletas en principales puntos de transporte	Anual	Anuario estadístico del Ayuntamiento de València. Apartado "Tránsito y Transportes"
	Nº de plazas de estacionamiento para motos en calzada	Anual	Anuario estadístico del Ayuntamiento de València. Apartado "Tránsito y Transportes"
	Nº de plazas de estacionamiento para taxis en calzada	Anual	Anuario estadístico del Ayuntamiento de València. Apartado "Tránsito y Transportes"
	Km carril EMT-Taxi	Anual	Anuario estadístico del Ayuntamiento de València. Apartado "Tránsito y Transportes"
	Km carril EMT-Taxi segregado	Anual	Anuario estadístico del Ayuntamiento de València. Apartado "Tránsito y Transportes"
	Carriles bici (km)	Anual	Anuario estadístico del Ayuntamiento de València. Apartado "Tránsito y Transportes"



R Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia



Financiado por la Unión Europea
NextGenerationEU



Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
CAP SERVICI - SERV. DE MOBILITAT	RUTH LOPEZ MONTESINOS	26/12/2024	ACCV RSA1 PROFESIONAL ES	36610554452519199253 59470902420815387227 15408608



Id. document: SZZ4 4tSk 9fFL Z4NM sbcZ oEgH XQU=
CÒPIA INFORMATIVA (NO VERIFICABLE EN SEU ELECTRÒNICA)

	Longitud de carriles-bicis/longitud total de viario (%)	Anual	Anuario estadístico del Ayuntamiento de València. Apartado "Tránsito y Transportes"
	Ciclo-calles (km)	Anual	Anuario estadístico del Ayuntamiento de València. Apartado "Tránsito y Transportes"
	Longitud de ciclo calles/longitud total de viario (%)	Anual	Anuario estadístico del Ayuntamiento de València. Apartado "Tránsito y Transportes"
Mejora de la accesibilidad	Semáforos invidentes (unidades)	Anual	Anuario estadístico del Ayuntamiento de València. Apartado "Tránsito y Transportes"
	Descontadores de tiempo en pasos de peatones semaforizados (unidades)	Anual	Anuario estadístico del Ayuntamiento de València. Apartado "Tránsito y Transportes"
	Nº de pasos de peatones (en calzada y sobre carril bici)	Anual	Anuario estadístico del Ayuntamiento de València. Apartado "Tránsito y Transportes"
	Nº de paradas de EMT accesibles para personas invidentes	Anual	Anuario estadístico del Ayuntamiento de València. Apartado "Tránsito y Transportes"
	Nº plazas estacionamiento para PMR	Anual	Anuario estadístico del Ayuntamiento de València. Apartado "Tránsito y Transportes"



R Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia



Financiado por la Unión Europea
NextGenerationEU



Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
CAP SERVICI - SERV. DE MOBILITAT	RUTH LOPEZ MONTESINOS	26/12/2024	ACCV RSA1 PROFESIONAL ES	36610554452519199253 59470902420815387227 15408608



Id. document: SZZ4 4tSk 9fFL Z4NM sbcZ oEgH XQUJ=
CÒPIA INFORMATIVA (NO VERIFICABLE EN SEU ELECTRÒNICA)

	Nº plazas estacionamiento para PMR sensorizadas	Anual	Anuario estadístico del Ayuntamiento de València. Apartado "Tránsito y Transportes"
	Km de calles a 20 km/h y de calles residenciales	Anual	Anuario estadístico del Ayuntamiento de València. Apartado "Tránsito y Transportes"
	Longitud de calles a 20 km/h y de calles residenciales/ longitud total de viario (%)	Anual	Anuario estadístico del Ayuntamiento de València. Apartado "Tránsito y Transportes"
	Km de calles a 30 km/h	Anual	Anuario estadístico del Ayuntamiento de València. Apartado "Tránsito y Transportes"
	Longitud de calles a 30 km/h/ longitud total de viario (%)	Anual	Anuario estadístico del Ayuntamiento de València. Apartado "Tránsito y Transportes"
	Km de calles peatonales	Anual	Anuario estadístico del Ayuntamiento de València. Apartado "Tránsito y Transportes"
	Longitud de calles peatonales/ longitud total de viario (%)	Anual	Anuario estadístico del Ayuntamiento de València. Apartado "Tránsito y Transportes"
	Áreas recuperadas para uso peatonal (km²)	Anual	Anuario estadístico del Ayuntamiento de València. Apartado "Tránsito y Transportes"



R Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia



Financiado por la Unión Europea
NextGenerationEU



Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
CAP SERVICI - SERV. DE MOBILITAT	RUTH LOPEZ MONTESINOS	26/12/2024	ACCV RSA1 PROFESIONAL ES	36610554452519199253 59470902420815387227 15408608



Id. document: SZZ4 4tSk 9fFL Z4NM sbcZ oEgH XQU=
CÒPIA INFORMATIVA (NO VERIFICABLE EN SEU ELECTRÒNICA)

	m ² de zonas con tráfico limitado (Áreas de Prioridad Residencial (APR) y similares)	Anual	Anuario estadístico del Ayuntamiento de València. Apartado "Tránsito y Transportes"
Fomento de la electromovilidad	Porcentaje de vehículos cero emisiones con respecto al total de la flota de vehículo privado, transporte de mercancías y transporte colectivo (INDICADOR OBLIGATORIO SEGÚN RD)	Anual	Anuario estadístico del Ayuntamiento de València. Apartado "Tránsito y Transportes"
	Flota de autobuses cero emisiones, de bajas emisiones o con «combustibles limpios» y accesibles dedicados al transporte público urbano.	Anual	Anuario estadístico del Ayuntamiento de València. Apartado "Tránsito y Transportes"
	Nº de puntos de recarga de carga rápida para vehículos eléctricos en vía pública	Anual	Anuario estadístico del Ayuntamiento de València. Apartado "Tránsito y Transportes"
	Nº de puntos de recarga de carga semirápida para vehículos eléctricos en vía pública	Anual	Anuario estadístico del Ayuntamiento de València. Apartado "Tránsito y Transportes"
	Nº de puntos de recarga de carga lenta para vehículos eléctricos en vía pública	Anual	Anuario estadístico del Ayuntamiento de València. Apartado "Tránsito y Transportes"
	Puntos de recarga de vehículos eléctricos en aparcamientos de concesión	Semestral	Anuario estadístico del Ayuntamiento de València. Apartado "Tránsito y Transportes"
Promoción de la sostenibilidad en la distribución	Nº plazas para Carga y Descarga	Anual	Anuario estadístico del Ayuntamiento de València. Apartado "Tránsito y Transportes"



R Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia



Financiado por la Unión Europea
NextGenerationEU



Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
CAP SERVICI - SERV. DE MOBILITAT	RUTH LOPEZ MONTESINOS	26/12/2024	ACCV RSA1 PROFESIONAL ES	36610554452519199253 59470902420815387227 15408608



Id. document: SZZ4 4tSk 9fFL Z4NM sbcZ oEgH XQU=
CÒPIA INFORMATIVA (NO VERIFICABLE EN SEU ELECTRÒNICA)

urbana de mercancías			Transportes”
	Nº plazas para Carga y Descarga sensorizadas respecto al total (%)	Anual	Anuario estadístico del Ayuntamiento de València. Apartado “Tránsito y Transportes”
Mejora de la seguridad vial	Número de accidentes de tráfico: Totales Sin víctimas Con víctimas	Anual	Anuario estadístico del Ayuntamiento de València. Apartado “Tránsito y Transportes”
	Nº de alumnos de secundaria en programa de educación vial	Anual	Anuario estadístico del Ayuntamiento de València. Apartado “Tránsito y Transportes”
	Nº de alumnos de primaria en programa de educación vial: Parc d’Educació Viària en Viveros u otros	Anual	Anuario estadístico del Ayuntamiento de València. Apartado “Tránsito y Transportes”
	Nº de rutas seguras escolares	Anual	Anuario estadístico del Ayuntamiento de València. Apartado “Tránsito y Transportes”
	Nº de pasos de peatones elevados	Anual	Anuario estadístico del Ayuntamiento de València. Apartado “Tránsito y Transportes”
	Nº de dispositivos de calmado de tráfico	Anual	Anuario estadístico del Ayuntamiento de València. Apartado “Tránsito y Transportes”



Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia



Financiado por la Unión Europea
NextGenerationEU



Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
CAP SERVICI - SERV. DE MOBILITAT	RUTH LOPEZ MONTESINOS	26/12/2024	ACCV RSA1 PROFESIONAL ES	36610554452519199253 59470902420815387227 15408608



	Nº de alfombras rojas señalizadas en carriles bici	Anual	Anuario estadístico del Ayuntamiento de València. Apartado "Tránsito y Transportes"
	Nº de paneles informativos de velocidad en vías principales	Anual	Anuario estadístico del Ayuntamiento de València. Apartado "Tránsito y Transportes"
	Nº de radares de control de velocidad en vía pública	Anual	Anuario estadístico del Ayuntamiento de València. Apartado "Tránsito y Transportes"

TABLA 42. INDICADORES DE CAMBIO CLIMÁTICO Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Además, cada cuatro años desde la aprobación de la normativa que establezca la ZBE, las entidades locales publicarán en su página web institucional y en los medios que consideren oportunos, un informe en el que se valore el cumplimiento de los objetivos, con indicación de los resultados, en este periodo, de los indicadores de seguimiento, según el Real Decreto 1052/2022.

15.2. PROCEDIMIENTO DE REVISIÓN DE LAS MEDIDAS

El procedimiento de revisión de medidas para los objetivos y los indicadores asociados a la implementación de la Zona de Bajas Emisiones (ZBE) es fundamental para garantizar la efectividad y la adaptabilidad del plan estratégico a lo largo del tiempo. Este proceso se llevará a cabo de manera regular, con la participación de las autoridades pertinentes, equipos técnicos especialistas en medio ambiente, transporte y seguridad vial, así como con la retroalimentación de las personas residentes y el resto de partes interesadas. La revisión de medidas se estructurará de la siguiente manera:

1. **Recopilación de Datos:** Se recopilarán los datos correspondientes a los indicadores definidos para cada objetivo en los intervalos de tiempo establecidos (mensual, semestral, anual). Esto incluirá datos de calidad del aire, estadísticas de transporte, informes de seguridad vial, entre otros, obtenidos de fuentes confiables y actualizados.

2. **Análisis de Resultados:** Los datos recopilados serán analizados en detalle para evaluar el progreso realizado en cada objetivo y determinar si se están cumpliendo las metas establecidas. Se identificarán áreas de éxito y oportunidades de mejora, así como posibles desafíos o barreras que puedan surgir durante la implementación.

3. **Evaluación de Impacto:** Se llevará a cabo una evaluación del impacto de las medidas implementadas hasta el momento en relación con los objetivos establecidos. Se analizará cómo los cambios en políticas, infraestructura y comportamientos han contribuido a la mejora de la calidad del aire, la promoción de modos de transporte sostenibles, la accesibilidad, la electromovilidad, la distribución urbana de mercancías y la seguridad vial.



Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
CAP SERVICI - SERV. DE MOBILITAT	RUTH LOPEZ MONTESINOS	26/12/2024	ACCV RSA1 PROFESIONAL ES	36610554452519199253 59470902420815387227 15408608



4. Identificación de Acciones Correctivas: En base a los resultados y la evaluación de impacto, se identificarán acciones correctivas y ajustes necesarios para optimizar la efectividad del plan estratégico de la ZBE. Esto podría implicar la modificación de políticas, la asignación de recursos adicionales, la implementación de nuevas medidas o la revisión de objetivos y metas.

5. Comunicación de Resultados: Los resultados de la revisión de medidas serán comunicados de manera transparente y accesible a la población, las partes interesadas y las autoridades pertinentes. Se publicarán informes periódicos y anuarios que resuman los resultados, las acciones tomadas y las recomendaciones para continuar avanzando hacia los objetivos establecidos.

Este procedimiento garantizará una gestión eficaz y adaptativa de la Zona de Bajas Emisiones, permitiendo abordar los desafíos emergentes y maximizar los beneficios para el medio ambiente, la movilidad urbana y la calidad de vida de la ciudadanía.

De acuerdo con lo previsto en el artículo 10 del Real Decreto, el Ayuntamiento de València informará al Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico y al órgano autonómico competente en materia de medio ambiente, además de sobre las ZBE establecidas, las medidas adoptadas y su calendario de desarrollo, del resultado de los indicadores obligatorios de seguimiento, en el plazo máximo de un mes desde el establecimiento de las mismas.

16. PLAN DE COMUNICACIONES

Dado el carácter visual del Plan de Comunicaciones, se remite al lector al Anexo I donde se adjunta en su formato original.

Id. document: SZZ4 4tSk 9fFL Z4NM sbcZ oEgH XQU=
CÓPIA INFORMATIVA (NO VERIFICABLE EN SEU ELECTRÒNICA)



Plan de Recuperación,
Transformación
y Resiliencia



Financiado por
la Unión Europea
NextGenerationEU



AJUNTAMENT
DE VALÈNCIA



NEXT GENERATION EU
VALENCIA

Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
CAP SERVICI - SERV. DE MOBILITAT	RUTH LOPEZ MONTESINOS	26/12/2024	ACCV RSA1 PROFESIONAL ES	36610554452519199253 59470902420815387227 15408608